CER SENIN

Revista Forţelor Aeriene Române
Nr. 3 (104) ◆ 2009
www.roaf.ro/ro/cersenin

20 iulie

Ziua Aviației Române și a Forțelor Aeriene

PER ASPERA AD ASTRA!

Revistă editată de Statul Major al Forţelor Aeriene

CONSILIUL EDITORIAL AL REVISTEI "CER SENIN"

Preşedinte
general de flotilă aeriană
VIRGIL RISTEA
e-mail: vristea@roaf.ro

Membri
colonel conf. univ. dr. Silviu POPESCU
e-mail: popescu@roaf.ro
comandor dr. Alexandru-Petru GĂLUŞCĂ
e-mail: agalusca@roaf.ro

Redacţia

Redactor-şef:
căpitan-comandor ŞTEFAN POPA;
e-mail: pstefan@yahoo.com

Secretar de redacţie:
căpitan MIRCEA BARAC;
e-mail: mircea_barac@yahoo.com

Redactori:
plutonier-major SORIN SĂFTOIU;
jurnalistul@gmail.com
DORINA-ŞEILA DUMITRESCU;
e-mail: seila.dorina.dumitrescugmail.com

Procesare texte:
LEANA TUDORAN;
e-mail: leni_tudoran@yahoo.com

Tehnoredactare:
LUCIAN TEODORESCU;
e-mail: teoluci1950@yahoo.com

Fotoreporter:
ADRIAN SULTĂNOIU
e-mail: adiuss2000@yahoo.com

Coperta I – Onor la Monumentul Eroilor Aerului. *Foto: Adrian SULTĂNOIU*
Coperta IV – Sublocotenent Simona Maierean – prima femeie pilot de supersonic din România.
Foto: Petrică MIHALACHE

SUMAR

FOTOREPORTAJ – pag. 4-5

AGENDĂ – pag. 6-11, 18-19

ÎNVĂŢĂMÂNT – pag. 12-13

ANIVERSARE – pag. 14

CAMARAZII NOŞTRI – pag. 15

SOCIO-CULTURAL – pag. 16-17

STANDARD NATO – pag. 20-23

ISTORIA AVIAŢIEI ROMÂNE – pag. 22-27

FORŢELE AERIENE ÎN LUME – pag. 28-29

EXERCIŢII NATO – pag. 30-31

MEDICINA AERONAUTICĂ – pag. 32

SERVICIUL DE LUPTĂ – pag. 33-35

RADIOGRAFII PROFESIONALE – pag. 36-37

PSIHOLOGIE – pag. 38-39

REPORTAJ – pag. 40-41

INSTRUCŢIE – pag. 42-45

OAMENI ŞI FAPTE – pag. 46-47

REPERE ISTORICE – pag. 48-49

COPYRIGHT:
Este autorizată orice reproducere, cu condiţia specificării sursei.

NORME DE COLABORARE:
Cititorii pot trimite pe adresa redacţiei texte şi fotografii care se încadrează în tematica revistei.
Manuscrisele nu se înapoiază.
Răspunderea juridică pentru conţinutul articolelor aparţine în exclusivitate autorilor, conform art. 206 CP.

Şoseaua Fabrica de Glucoză nr.2-4, sector 2, Bucureşti
Telefon: **021/232.63.27;**
021232.21.83 int. 104,110
E-m@il: **cersenin@roaf.ro**
ISSN 1582-6317. B 916.09;
C 3146.18

Tipărit la Centrul Tehnic-Editorial al Armatei sub comanda nr. 4792/2009

Responsabilitatea privind tehnoredactarea şi corectura revine în totalitate redacţiei revistei

MESAJUL ŞEFULUI STATULUI MAJOR AL FORŢELOR AERIENE CU PRILEJUL SĂRBĂTORIRII ZILEI AVIAŢIEI ROMÂNE ŞI A FORŢELOR AERIENE

Seriozitate – Muncă – Forță - Acțiune

20 iulie – zi de mare însemnătate pentru tradiția militară, patriotică și spirituală a Forțelor Aeriene Române și cea a aeronauticii naționale – reprezintă, în conștiința celor care slujesc cu credință și devotament aripile patriei, un reper de suflet, pentru faptul că, în această zi sărbătorim, o dată cu praznicul Sfântului Mare Prooroc Ilie Tesviteanul, patronul și ocrotitorul temerarilor zborului, Ziua Aviației Române și a Forțelor Aeriene.

În aceste momente de înaltă trăire sărbătorească și spirituală, întregul personal al Forțelor Aeriene, solidar cum a fost întotdeauna, își îndreaptă gândurile și sentimentele de mulțumire și recunoștință spre iluștrii înaintași – Vuia, Vlaicu, Coandă, Oberth, Bungescu, spre toți aceia care, fără a-și precupeți sângele și viața, s-au jertfit pentru țară, pentru gloria aeronauticii naționale și mondiale.

Moștenitori și, totodată continuatori ai unor frumoase tradiții, toți cei care astăzi fac parte din minunata familie a Forțelor Aeriene Române – aviatori, artileriști și rachetiști sol-aer, radiolocatoriști, geniști și transmisioniști – sunt animați de același profesionalism ireproșabil obținut prin muncă asiduă, tenacitate, creativitate și responsabilitate sporită în tot ceea ce întreprind și, nu în ultimul rând, își onorează cu cinste încrederea pe care le-o acordă partenerii din Alianța Nord-Atlantică.

Forțele Aeriene Române, structură militară având drept obiectiv susținerea intereselor majore ale României, se prezintă la acest ceas aniversar cu performanțe notabile în procesul instruirii și al interoperabilității și cu rezultate de excepție la exercițiile naționale și multinaționale, precum și în misiunile interne și externe executate în comun cu categorii de forțe similare din NATO.

Misiunile de transport aerian în folosul contingentelor naționale dislocate în teatrele de operații din Irak și Afganistan, contribuția adusă procesului de instaurare a păcii în Bosnia-Herțegovina de personal aparținând categoriei noastre de forțe prin executarea operației ALTHEA, condusă de EUFOR, succesul misiunii de Poliție Aeriană în spațiul Țărilor Baltice (Lituania, Estonia și Letonia), sub comandă NATO, conducerea Aeroportului Kabul din Afganistan de un contingent al Forțelor Aeriene Române sub comandă operațională NATO, în cadrul ISAF (Forța de Securitate și Asistență Internațională), precum și aprecierile comandanților forțelor multinaționale privind profesionalismul aviatorilor militari români, atestă rigoarea, seriozitatea și competența instruirii dumneavoastră.

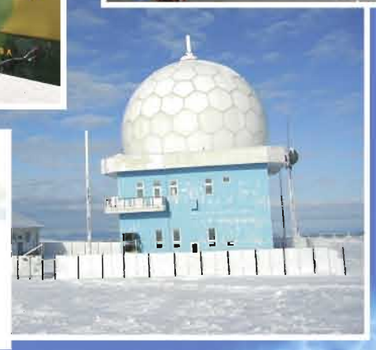
Contribuția Forțelor Aeriene Române la sporirea prestigiului Armatei și României în lume, prin participarea la misiuni sub egida NATO și UE, reprezintă o dovadă incontestabilă a rolului important pe care îl avem în îndeplinirea sarcinilor asumate de România în cadrul misiunilor ce îi revin în calitate de membru al Alianței Nord-Atlantice. Acest lucru onorează, însă obligă și, totodată, pretinde eforturi deosebite din partea noastră, a tuturor, pentru a fi și a rămâne întotdeauna la înălțime. Prin loialitatea dumneavoastră față de categoria de forțe armate, din care cu cinste și onoare faceți parte, prin devotamentul și spiritul de sacrificiu manifestate în toate situațiile, prin noblețea și generozitatea dovedite în ajutorarea semenilor în situații de calamități, prin abnegația cu care slujiți interesele României, v-ați atras, binemeritat, respectul, prețuirea și încrederea cetățenilor.

În această zi de mare și frumoasă sărbătoare vă adresez cele mai sincere felicitări și urări de bine, prosperitate și succese depline în nobila misiune încredințată de Patrie.

Bunul Dumnezeu și Sfântul Mare Prooroc Ilie Tesviteanul să vă binecuvânteze și să vă ocrotească!

La mulți ani și **CER SENIN!**

FORŢELE AERIENE ROMÂNE



FORŢA ATITUDINE RESPECT

PROGRAMUL ACTIVITĂŢILOR

care se vor desfăşura cu ocazia Zilei Aviaţiei şi a Forţelor Aeriene

CÂMPIA TURZII

BAZA 71 AERIANĂ

19.07.2009, orele 10–14 – Ziua Porţilor Deschise:
– Ceremonial de deschidere;
– Evoluţie în zbor a aviaţiei civile;
– Evoluţie în zbor a aviaţiei militare (MiG-21 LanceR, IAR-330);
– Expoziţie statică;
– Vizionarea filmului de prezentare a bazei şi activităţi de socializare.

BRAŞOV

ACADEMIA FORŢELOR AERIENE

17.07.2009, orele 10–14 – Ziua Porţilor Deschise:
– Apelul Solemn;
– Ceremonial Militar;
– Spectacol al Muzicii Militare;
– Demonstraţii de arte marţiale;
– Expoziţie de Tehnică Militară;
– Expoziţie de carte;
– Expoziţie de aeromodele.

BACĂU

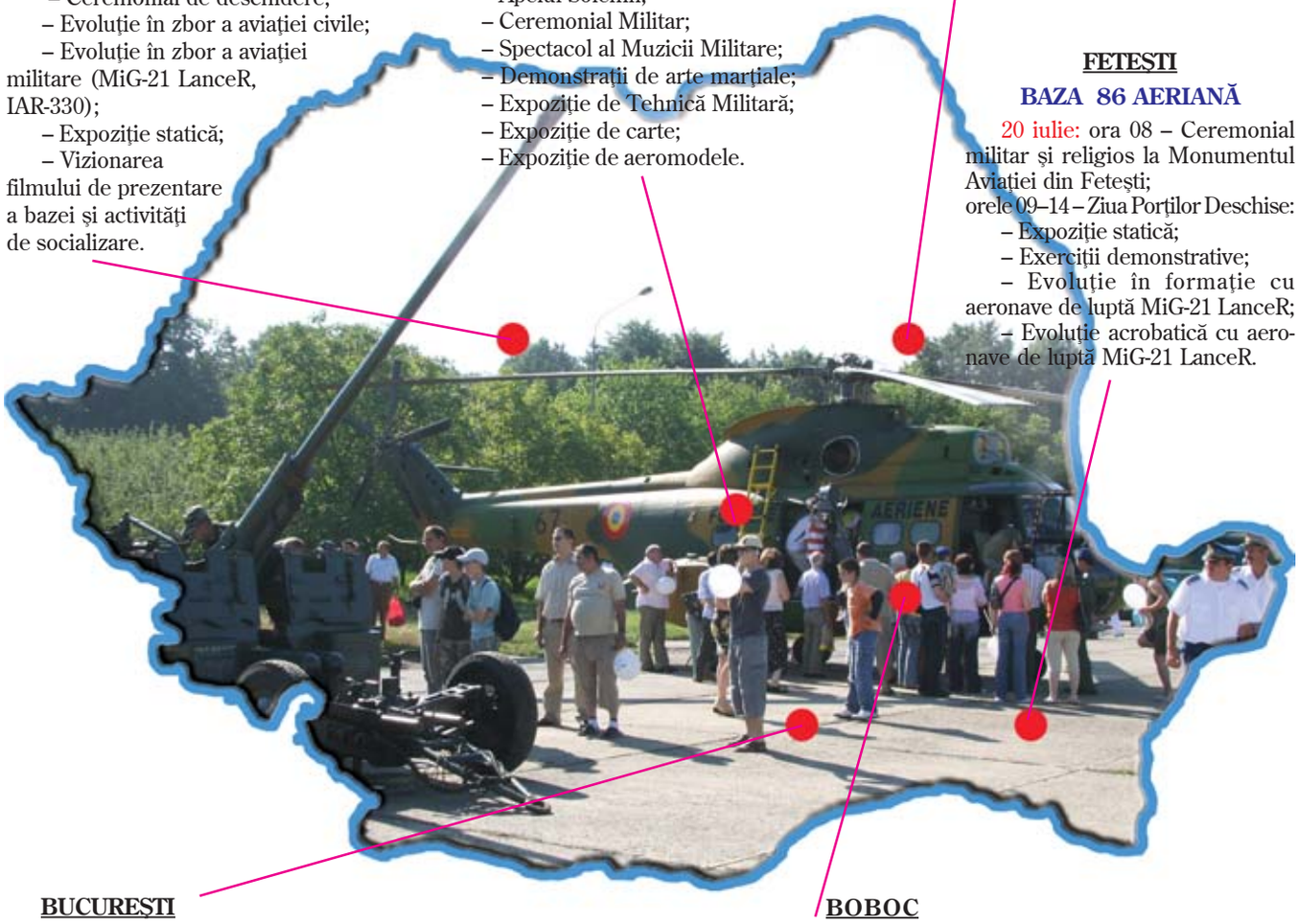
BAZA 95 AERIANĂ

19.07.2009, orele 10–14 – Ziua Porţilor Deschise:
– Ceremonial Militar;
– Expoziţie statică de aeronave şi tehnică militară;
– Spectacol aerian: MiG-21 LanceR, IAR-330, IAK-52, AN-2, IKARUS şi FESTIVAL.

FETEŞTI

BAZA 86 AERIANĂ

20 iulie: ora 08 – Ceremonial militar şi religios la Monumentul Aviaţiei din Feteşti;
orele 09–14 – Ziua Porţilor Deschise:
– Expoziţie statică;
– Exerciţii demonstrative;
– Evoluţie în formaţie cu aeronave de luptă MiG-21 LanceR;
– Evoluţie acrobatică cu aeronave de luptă MiG-21 LanceR.



BUCUREŞTI

– Zilele porţilor deschise la Muzeul Aviaţiei din Şos. Fabrica de Glucoză, nr. 2-4, sector 2, în perioada 14 – 20.07.2009, orele 10^{00} - 18^{00};
– Expoziţia fotografică "Forţele Aeriene Române în memoria fotografiei" – Cercul Militar Naţional, în perioada 14 – 20.07.2009, orele 10^{00} - 18^{00};
– Ziua porţilor deschise şi zboruri demonstrative la Baza 90 Transport Aerian "Gheorghe Bănciulescu", în data de 19.07.2009, orele 9^{00} - 15^{00};
– Ceremonial militar şi religios la Monumentul Eroilor Aerului, în data de 20.07.2009, ora 9^{00};
– Survolul Monumentului Eroilor Aerului de către formaţii mixte de aeronave IAR-330 SOCAT, C-130, AN-26, MiG-21 LanceR, IAR-99, Mi-17/Mi-8, EC-135, în data de 20.07.2009, orele 9^{00};
– Vizitarea Muzeului Aviaţiei, în data de 20.07.2009, începând cu ora 10^{30}.

BOBOC

ŞCOALA DE APLICAŢIE PENTRU FORŢELE AERIENE

LUNI, 06 iulie:
– Deschiderea oficială a Campionatului Naţional de Paraşutism Militar "Cupa Aviaţiei Militare" – ediţia 2009;
MIERCURI, 08 iulie:
– Desfăşurarea "Examenului de Brevetare" a sublocotenenţilor piloţi de la "Cursul de bază" din Şcoala de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene;
JOI, 09 iulie:
– Ceremonialul militar şi religios de dezvelire a bustului Căpitan Aviator Alexandru Şerbănescu şi acordarea numelui acestuia sălii de doctrine din cadrul Şcolii de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene;
– Ceremonialul militar şi religios de dezvelire a bustului inginerului Traian Vuia, pionier al aviaţiei române, la Şcoala Militară de Maiştri şi Subofiţeri a Forţelor Aeriene;
– Simpozionul cu tema "Paşi prin istoria şcolii româneşti de aviaţie";
VINERI, 10 iulie **– "ZIUA PORŢILOR DESCHISE"**
– Festivitatea de premiere a câştigătorilor Concursului Naţional de Paraşutism Militar – "Cupa Aviaţiei Militare";
– Finalizarea "Examenului de Brevetare" prin înmânarea brevetelor de pilot militar şi a insignelor de specialist aeronautic tinerilor sublocotenenţi, promoţia 2008–2009;
– Prezentarea în zbor a aeronavelor din dotarea Şcolii de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene "AUREL VLAICU" – Boboc.

VIZITA ŞEFULUI CAOC 7 ÎN ROMÂNIA

Comandor Adrian CODI

La mijlocul lunii iunie a.c., o delegaţie condusă de **generalul-locotenent Vasieios KLOKOZAS**, comandantul CAOC 7 Larissa a efectuat o vizită în România.

Activitatea a avut ca scop principal informarea delegaţiei NATO asupra capabilităţilor operaţionale ale forţelor române care execută Serviciul Poliţie Aeriană în cadrul NATINADS, precum şi discutarea aspectelor semnificative referitoare la integrarea deplină a acestor forţe în zona de responsabilitate a CAOC 7 Larissa.

Pe timpul vizitei au avut loc o serie de întâlniri şi discuţii ale delegaţiei NATO cu conducerea Statului Major al Forţelor Aeriene şi cu reprezentanţii structurilor operaţionale care acţionează sub comanda CAOC 7. În acest sens, agenda activităţii a inclus vizitarea Bazei Aeriene de la Câmpia Turzii şi a Centrului de Operaţii Aeriene.

La Baza 71 Aeriană au fost vizitate spaţiile şi facilităţile operaţionale destinate asigurării serviciului de luptă şi zborurilor de antrenament. Totodată, delegaţiei oaspete i-au fost prezentate principalele aspecte referitoare la poziţia geografică a bazei în raport cu alte aerodromuri şi poligoane din regiune, misiunile îndeplinite şi pregătirea personalului, cu accent

pe aportul adus de această unitate la desfăşurarea misiunii „BALTICA '07" şi la Summit-ul NATO desfăşurat la Bucureşti în anul 2008. Delegaţia NATO a fost interesată în mod deosebit de programul de pregătire a piloţilor bazei şi de nivelul de interoperabilitate atins, având în vedere faptul că aceştia execută Serviciul Poliţie Aeriană în zona de responsabilitate a CAOC 7.

De asemenea, în cadrul vizitei, a fost subliniat faptul că această bază aeriană este foarte utilă pentru desfăşurarea unor exerciţii bilaterale cu ţări membre NATO, fiind menţionate exemplele recente ale exerciţiilor desfăşurate în comun cu Forţele Aeriene ale SUA.

În cadrul vizitei efectuate la Centrul de Operaţii Aeriene, delegaţiei oaspete i-au fost prezentate principalele aspecte referitoare la rolul şi locul acestei structuri în cadrul Forţelor Aeriene, eforturile de integrare în structurile Euro-Atlantice şi de atingere a unui nivel ridicat de interoperabilitate. Totodată, delegaţia NATO a fost informată asupra capabilităţilor operaţionale actuale, asigurate în principal prin Centrul de Raportare şi Control – CRC, structura definită în cadrul Centrului de Operaţii Aeriene pentru îndeplinirea misiunilor specifice în cadrul Sistemului Integrat NATO de Apărare Aeriană – NATINADS.

Generalul-locotenent Klokozas a luat notă de aspectele prezentate şi a precizat că, din poziţia sa de comandant al CAOC 7, va sprijini eforturile României de integrare deplină în structurile NATO şi va urmări urgentarea soluţionării problemelor care întârzie acest proces.

În cadrul întâlnirii desfăşurate la sediul SMFA cu şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, au fost trecute în revistă principalele impresii şi concluzii rezultate în urma vizitei şi a fost reiterată hotărârea de a continua acţiunile menite să finalizeze procesul de integrare a forţelor române în zona de responsabilitate a CAOC 7. Totodată, s-a convenit extinderea cadrului de colaborare dintre Forţele Aeriene ale României şi Greciei, prin stabilirea unui calendar de activităţi comune care să cuprindă exerciţii bilaterale, schimburi de experienţă, stagii de pregătire încrucişată în unităţile operaţionale, precum şi oferirea posibilităţii de refacere a capacităţii de lucru a personalului aeronautic în centerele specializate ale forţelor aeriene din cele două ţări.

Conferinţa Comandanţilor Centrelor Multinaţionale de Operaţii Aeriene – NATO CAOC Commanders' Conference

27.06-01.07.2009, Budapesta, Ungaria

General de flotilă aeriană
Virgil RISTEA

Activitatea a fost coordonată de comandantul CC Air Ramstein, **generalul Roger A. Brady** şi de comandantul CC Air Izmir, **generalul-locotenent Maurice McFann** şi a cuprins briefing-uri de reală importanţă pentru invitaţi, punctate de discuţii pe baza prezentărilor susţinute.

Astfel, prezentarea temei „Sistemul de comandă-control aerian al NATO şi soluţia de interimat a Structurii CAOC-urilor" a reliefat faptul că în viitor vor rămâne numai 4 CAOC-uri, 2 pentru regiunea de nord şi 2 pentru cea de sud, că au fost stabilite poziţiile pentru viitoarele ARS (ACCS RAP SFP – Air Command and Control Centre Recognized Air Picture Sensor Fusion Post – Locaţia de Fuziune Senzorilor pentru Imaginea Aeriană Recunoscută în cadrul Sistemului de Comandă-Control Aerian), cât şi rolul şi misiunile viitoare ale CAOC-urilor (de planificare şi dare a misiunilor) şi ale ARS-urilor (de executare a misiunilor). De remarcat faptul că un ARS va fi poziţionat în România.

Tema „**Dezvoltările următoare ale NRF – opţiunea CHARLIE"** a fost abordată în urma mandatului dat SACEUR la reuniunea informală a miniştrilor apărării de la Budapesta, din decembrie 2008. Această opţiune implică apariţia unei „Forţe a Solidarităţii Alianţei – Allied Solidarity Force", care va acţiona ca forţă de prim răspuns la operaţii tip Articol 4 şi 5, şi ar putea fi integrată în NRF.

Implementarea acestei opţiuni va începe la 01 ianuarie 2010, iar trecerea la rotirea la 12 luni (în loc de 6) a IRF – Immediate Response Force se va face începând cu 2012.

Generalul-locotenent Desclaux, comandantul Apărării Aeriene Franceze a subliniat faptul că Franţa a făcut parte întotdeauna din NATO în totalitate, având dintotdeauna participare la misiunile NATO, la exerciţiile şi activităţile Alianţei.

Un alt aspect important reliefat de generalul Desclaux a fost faptul că nu există nici o „competiţie" între doctrina apărării NATO şi doctrina apărării Uniunii Europene, din perspectiva forţelor alocate de naţiuni Eurocorps.

De asemenea, o concepţie foarte importantă a noii doctrine a Franţei este reprezentată de faptul că „nici o entitate militară franceză nu va fi poziţionată sub comandă NATO pe timp de pace".

De remarcat a fost şi tema „Provocarea media – o realitate ce nu trebuie ocolită", prezentată de domnul **Mark Laity** de la SHAPE. Acesta a subliniat faptul că învingătorii unui război sunt cei care sunt percepuţi aşa de publicul larg, nu neapărat cei care câştigă. Un alt lucru de luat în seamă referitor la percepţia publicului larg este faptul că „noi -Alianţa" facem parte din jocul imaginii, nu îl controlăm.

De asemenea, a precizat că modul actual de organizare al Alianţei este prea complicat, în sensul că de multe ori este bine să ai o reacţie, decât să ai una foarte târzie, că trebuie să fim interactivi, pro-activi şi deschişi la tot ce este nou, din acest punct de vedere devenind foarte importantă „blogosfera".

Tot în cadrul conferinţei, **generalul-locotenent McFann** a făcut precizări referitoare la posturile de conducere din cadrul CC Air Izmir pentru perioada 2009-2017, de un real interes pentru Forţele Aeriene Române fiind faptul că funcţia de DCOS SUP – Locţiitor al şefului de Stat Major pentru Sprijin, funcţie de general cu o stea, va fi oferită României în perioadele 2012-2013 şi 2016-2017.

PROGRAMUL ARPIA 2009–2013

Prin Adunarea Generală ARPIA desfășurată în data de 24 aprilie 2009, într-un moment calendaristic deosebit și cu o participare deosebită, s-au făcut completări la Statutul ARPIA, s-a aprobat programul de activități pentru 2009–2013 și s-a ales Consiliul Director.

General (r) Iosif RUS
președintele ARPIA

Asociaţia Română pentru Propaganda şi Istoria Aeronauticii, mai pe scurt – ARPIA, s-a constituit la 19 mai 1990, în temeiul dreptului constituţional la asociere, prin hotărârea unui număr de 80 de aviatori, susţinători şi simpatizanţi. ARPIA este continuatoarea nobilelor tradiţii ale Asociaţiei Române pentru Propaganda Aviaţiei – ARPA creată la 20 ianuarie 1927, din iniţiativa unor personalităţi de frunte ale vieţii politice, oameni de afaceri, aviatori activi şi în rezervă. Potrivit legii, ARPIA este o organizaţie autonomă, apolitică, persoană juridică de drept privat, fără scop patrimonial, non-profit, cu caracter cultural-ştiinţific, istoric, sportiv şi educativ, deschisă iubitorilor aeronauticii indiferent de studii, profesie, etnie, apartenenţă politică şi stare socială. Se poate afilia şi colabora cu organisme similare din ţară, din Europa şi alte continente.

Asociaţia are ca scop promovarea spiritului aeronautic, informarea şi dezvoltarea cunoştinţelor despre aeronautica naţională şi mondială, propaganda şi organizarea manifestărilor ce privesc istoria şi tradiţiile, cultura şi arta zborului, orientarea profesională a tineretului şi implicarea lui în domeniu, promovarea aviaţiei şi susţinerea imaginii Forţelor Aeriene Române, reprezentarea şi protecţia socială a aviatorilor, a tuturor membrilor săi.

Măsurile şi acţiunile întreprinse în ultimii ani pentru realizarea scopului şi obiectivelor ARPIA, demersurile făcute pentru lărgirea sferei de cunoaştere şi afirmarea asociaţiei au avut ca rezultat creşterea prestigiului ARPIA, extinderea relaţiilor pe plan naţional şi internaţional, dezvoltarea colaborărilor cu diferite asociaţii naţionale, europene şi partenere, consolidarea asociaţiei şi a calităţii de membru cu drepturi depline în Parteneriatul European al Asociaţiilor Aeronautice, implicarea în acţiuni şi programe pentru aniversarea unor evenimente şi personalităţi aeronautice, promovarea imaginii aviaţiei române şi a Forţelor Aeriene, precum şi a contribuţiei românilor la dezvoltarea aviaţiei naţionale, europene şi mondiale.

În programul propus pentru perioada 2009–2013 sunt incluse acţiuni prin care să se dezvolte personalitatea şi evoluţia asociaţiei, să se redimensioneze activitatea de promovare a aviaţiei şi prin efortul comun al tuturor membrilor, această perioadă să devină pentru ARPIA, o etapă semnificativă sub aspect organizatoric, relaţional, instituţional, acţional, cognitiv, asociativ şi de consiliere.

Astfel, o**biectivele principale** ale asociaţiei constau în continuarea afirmării identităţii ARPIA, promovarea imaginii Aviaţiei şi Forţelor Aeriene Române, reliefarea şi susţinerea necesităţilor de dotare în condiţiile constrângerilor bugetare şi de protecţie socială a personalului aeronautic, promovând noi propuneri, argumente şi intervenţii, proiecte şi expuneri de motive legislative, implicare, propagandă şi sprijin în lărgirea bazei de selecţie şi măsurilor de instruire a tineretului pentru şi în aviaţie.

La baza realizării întregului program de perspectivă stă voinţa membrilor ARPIA de a participa şi lucra împreună, potrivit unor interese comune ce au ca suport înfăptuirea scopului şi a obiectivelor asociaţiei. Atributul asociaţiei pentru anii ce urmează este de a reorganiza relaţiile între şi dintre membrii săi, relaţiile cu filialele şi instituţiile aeronautice, cu societăţile comerciale, fundaţiile şi structurile asociative ale cadrelor militare active, în rezervă sau în retragere şi a entităţilor din aviaţia civilă, într-o manieră coerentă, având ca argumente demnitatea, solidaritatea, profesionalismul, simpatia, interesul şi pasiunea pentru aviaţie.

MISIUNE ÎN AFGANISTAN A ȘEFULUI STATULUI MAJOR AL FORȚELOR AERIENE

Locotenent-colonel Adrian PÂRVU

Șeful Statului Major al Forțelor Aeriene a început modulul practic de pregătire în zbor ca navigator de bord pe aeronava C-130 în cadrul unei misiuni de transport în teatrul de operații din Afganistan, desfășurată în perioada 27–28 iunie a.c.

În conformitate cu metodica de pregătire specifică, **generalul-maior dr. Ion-Aurel Stanciu** și-a însușit procedurile de lucru în echipaj, executarea check-listurilor și utilizarea aparaturii de navigație de la postul de lucru, având calitatea de navigator de bord/observator, pe tronsoane de zbor din afara teatrului de operații.

Șeful Statului Major al Forțelor Aeriene a avut, de asemenea, ca obiectiv în cadrul acestei misiuni, evaluarea condițiilor în care echipajele aeronavelor C-130 își desfășoară activitatea de zbor pe timpul introducerii și extracției forțelor românești în/din teatrele de operații.

De asemenea, **generalul-maior dr. Ion-Aurel Stanciu** a vrut să cunoască personal condițiile de operare pe aeroportul de escală Baku, precum și condițiile de odihnă și hrănire ale echipajelor românești pe aeroportul din Kandahar.

Cursul de navigatori de bord și îndeplinirea condițiilor de grad de către șeful Statului Major al Forțelor Aeriene pentru a executa o astfel de misiune s-a făcut în baza Legii nr. 35/1990 privind *Statutul personalului aeronautic din aviația militară a României*, art. 45, conform căreia generalii sunt admiși la zbor până la vârsta de 55 de ani, pentru zborul în echipaj.

OFERTA EDUCAŢIONALĂ A INSTITUŢIILOR DE ÎNVĂŢĂMÂNT DIN FORŢELE AERIENE PENTRU ANUL DE ÎNVĂŢĂMÂNT 2009-2010

ACADEMIA FORŢELOR AERIENE „HENRI COANDĂ”

1. În anul universitar 2009–2010 Academia Forţelor Aeriene “Henri Coandă” din Braşov scoate la concurs un număr de 95 de locuri pentru MINISTERUL APĂRĂRII NAŢIONALE, domeniul de licenţă “Ştiinţe Militare şi Informaţii”, specializarea “Managementul organizaţiei”, astfel :

AVIAŢIE NAVIGANŢI (piloţi pe aeronave reactive) – 30 locuri (20 băieţi şi 10 fete);

AVIAŢIE NENAVIGANŢI (CONTROLORI TRAFIC AERIAN; METEO) – 30 locuri (20 băieţi şi 10 fete);

ARTILERIE ŞI RACHETE SOL-AER pentru FORŢELE AERIENE – 15 locuri (10 băieţi şi 5 fete);

RACHETE ŞI ARTILERIE ANTIAERIANĂ pentru FORŢELE TERESTRE – 20 locuri (15 băieţi şi 5 fete).

2. În anul universitar 2009–2010 Academia Forţelor Aeriene “Henri Coandă” scoate la concurs un număr de 10 locuri pentru MINISTERUL ADMINISTRAŢIEI şi INTERNELOR, domeniul de licenţă “Ştiinţe Militare şi Informaţii”, specializarea “Managementul organizaţiei”, astfel :

Personal navigant (PILOŢI pe elicoptere): 10 locuri (băieţi şi fete).

La concursul de admitere în Academia Forţelor Aeriene “Henri Coandă” se pot prezenta tineri (băieţi şi fete) absolvenţi ai liceelor militare şi civile, cu diplomă de bacalaureat, care nu au absolvit o facultate (specializare) pe locurile finanţate de la bugetul de stat, selecţionaţi în cadrul Centrelor Zonale de Selecţie şi Orientare, respectiv la Institutul Naţional de Medicină Aeronautică şi Spaţială Bucureşti.

Înscrierile au loc la <u>BIROURILE DE INFORMARE-RECRUTARE (B.I.R)</u> din judeţele de reşedinţă.

Detalii privind criteriile de selecţie, concursul de admitere, specialităţi, precum şi reţeaua de birouri de informare-recrutare sunt prezentate pe website-ul Academiei Forţelor Aeriene: www.afahc.ro/admitere/index_admitere.html

ŞCOALA DE APLICAŢIE PENTRU FORŢELE AERIENE “AUREL VLAICU”

1. Curs de formare în activitate pentru ofiţeri, filiera indirectă cu un total de 38 de locuri, structurate pe cele trei specialităţi, astfel:

◆ arma aviaţie, specialitatea ofiţeri de stat major – 8 locuri;

◆ arma aviaţie, specialitatea controlor trafic aerian – 8 locuri;

◆ arma radiolocaţie – 12 locuri;

◆ arma ground base aerial defence (rachete sol-aer) – 10 locuri.

Desfăşurarea, pe etape, a cursului:

◆ 10-14.08.2009 – concurs de admitere;

◆ 31.08.2009 - 12.03.2010 – curs 26 săptămâni pentru ofiţeri de stat major şi controlor trafic aerian;

◆ 31.08.2009 - 09.04.2010 – curs 30 săptămâni pentru radiolocaţie şi gbad;

◆ 04.03.2010 şi 01.04.2010 – examen de absolvire.

2. Curs de formare pentru subofiţeri, filiera indirectă, cu un total de 30 de locuri, structurat astfel:

◆ 10-14.08.2009 – examen de admitere;

◆ 07.12.2009 - 23.04.2010 – curs 18 săptămâni;

◆ 14.09.2009 - 23.04.2010 – curs 30 săptămâni;

◆ 15.04.2009 – examen de absolvire.

ŞCOALA DE MAIŞTRI MILITARI ŞI SUBOFIŢERI “TRAIAN VUIA”

1. Şcolarizare maiştri militari, cu durată de 2 ani:

◆ maiştri militari aviaţie, pe următoarele specialităţi: - aeronave şi motoare de aviaţie – 30 de locuri (din care 10 pentru sex feminin); - armamanet, rachete, muniţii de aviaţie şi sisteme de lansare – 10 locuri (2); - radioelectronică de bord de aviaţie – 20 de locuri (6);

◆ maiştri militari rachete şi artilerie antiaeriană: - rachete antiaeriene – 10 locuri (0); artilerie antiaeriană – 5 locuri (3);

◆ maiştri militari radiolocaţie: 15 locuri (6).

2. Probele de concurs şi ponderea lor în media de admitere:

◆ lucrare scrisă la disciplina “Limba Engleză“ - notă minimă 6,00, pondere în calculul mediei de admitere – 10%;

◆ matematică (algebră şi trigonometrie) şi fizică (mecanică şi electricitate) test grilă – pondere 80%, notă minimă de admitere 5,00;

◆ media examenului de bacalaureat – pondere 10%.

3. Grafic-cadru pentru desfăşurarea examenului de admitere:

◆ 17-18.08.2009 – testare psihologică;

◆ 19.08.2009 – examen eliminatoriu limba engleză;

◆ 21.08.2009 – test grilă de verificare a cunoştinţelor;

◆ 21.08.2009, până la ora 19.00 – afişarea rezultatelor.

Pentru alte informaţii şi detalii, se poate accesa site-ul www.afas.ro.

ŞI ÎN VREMURI DE CRIZĂ EXISTĂ SOLUŢII: CURAJ, VIZIUNE, FERMITATE

Interviu cu şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, general-maior dr. Ion-Aurel STANCIU

Locotenent-colonel Iulian MĂCREANU

– Domnule general, aţi participat în perioada 14–16 iunie, la Paris, la o serie de activităţi internaţionale. Ne puteţi detalia în ce au constat acestea şi care este importanţa lor pentru Forţele Aeriene Române?

– Da, binenţeles. Principala activitate a fost reuniunea informală a şefilor Forţelor Aeriene din Europa – EURAC. Au urmat apoi întâlniri cu subsecretarul pentru afaceri internaţionale al USAF, **domnul Bruce Lemkin**, cu şeful Forţelor Aeriene Italiene, **generalul-locotenent Daniele Tei**, cu şeful de stat major al Forţelor Aeriene Israeliene, **generalul Joseph Locker**, cu reprezentanţi ai autorităţilor franceze şi, nu în ultimul rând, cu reprezentanţi ai firmelor partenere în derularea programelor majore cu Statul Major al Forţelor Aeriene. Chiar şi numai această succintă enumerare vă poate ajuta să aveţi o imagine generală despre importanţa lor în strategia de menţinere şi dezvoltare a relaţiilor de cooperare cu partenerii noştri.

– Pentru numai trei zile aţi avut o agendă destul de încărcată ...

– E adevărat, dar realităţile economico-financiare ale acestui an ne-au impus acest lucru. Bugetul pentru activităţi internaţionale reprezintă în acest an circa 38% din necesar, de aceea am decis să încep cu un exmplu propriu şi am redus cu 70% bugetul alocat deplasărilor oficiale ale şefului Forţelor Aeriene. Practic, am anulat şapte vizite oficiale din cele zece planificate şi am decis replanificarea a cât mai multor întâlniri pe parcursul celor trei activităţi rămase în plan şi a reuniunii oficiale a EURAC, activitate pe care noi o vom găzdui în luna septembrie. Aceasta este explicaţia pentru care la Paris am avut o agendă atât de încărcată.

– Care au fost principalele coordonate ale reuniunii şefilor Forţelor Aeriene din Europa – EURAC?

– Reuniunea EURAC şi-a demonstrat încă odată rolul său de „think-tank" de nivel înalt în domeniul Puterii Aeriene. Pentru mine, personal, a reprezentat o experienţă valoroasă, atât prin prisma faptului că este prima reuniune la care particip de la numirea mea în funcţie, cât mai ales prin faptul că în acest an România va găzdui reuniunea oficială a organizaţiei, asigurând totodată şi preşedinţia acesteia.

În cadrul discuţiilor avute cu omologii mei am abordat probleme de interes comun pentru viitorul Forţelor Aeriene din spaţiul european, cum ar fi viitorul flotei europene de transport aerian, robotizarea, automatizarea şi limitele lor, programe comune etc. Unele dintre acestea vor face obiectul unor abordări viitoare şi în cadrul Forţelor Aeriene Române.

Şi, nu în ultimul rând, nu trebuie uitat faptul că EURAC reprezintă un club select şi restrâns, însumând numai 21 de membri din 43 posibili. În acest context, numai faptul că noi suntem membri cu drepturi depline, indică aprecierea de care se bucură oamenii Forţelor Aeriene Române şi realizările lor în faţa partenerilor noştri.

– Ce teme principale au fost abordate în cadrul celorlalte întâlniri?

– Preocuparea noastră constantă şi continuă au reprezentat-o programele majore. Convingerea mea profundă este că, mai ales într-un an dificil, de recesiune economică, cum este acesta, menţinerea unui dialog permanent cu partenerii noştri şi încercarea de a găsi de comun acord soluţii pentru depăşirea momentului dificil reprezintă cheia de boltă pentru a asigura un viitor credibil acestor programe.

Am constatat, însă, că cele mai dificile aspecte nu sunt neapărat cele de ordin economico-financiar, ci acelea vizând depăşirea de către unii dintre noi a unor mentalităţi şi atitudini pe care răsturnarea dramatică de situaţie produsă de criză le-a trimis în desuetitudine. A rămâne blocat în proiect, lipsa de realism, rigiditatea şi inflexibilitatea în a susţine poziţii care nu au acoperire practică sunt atitudini pe care mi-am propus să le combat cu toată fermitatea.

Săptămâna viitoare (prima săptămână a lunii iulie, n.r.), voi cere Consiliului Militar al Statului Major al Forţelor Aeriene un mandat pentru ca actuala echipă de conducere a Forţelor Aeriene să declanşeze un proces de regândire pe baze realiste a tuturor acestor programe care trenează de ani de zile. Scopul declarat al acestei acţiuni este acela de a pune de acord dorinţele noastre cu resursele care pot fi disponibilizate pentru realizarea lor. Finalitatea urmărită este ca, în cel mai scurt timp, pe cât posibil până la sfârşitul acestui an, aceste programe să fie în sfârşit declanşate.

– Nu pot, totuşi, să nu vă întreb de câteva din aceste programe. C-27J SPARTAN....?

– Acum pot să vă confirm că în acest an va sosi primul SPARTAN. Care va fi momentul exact, ţine de îndeplinirea unor proceduri şi formalităţi pur tehnice şi el va fi stabilit de comun acord cu partenerul italian. Oricum, acest moment nu e prea departe. Deja, atât personalul navigant, cât şi cel tehnico-ingineresc au început programul de pregătire în vederea certificării şi realizării acceptanţei avionului.

Ce vreau să scot în evidenţă este faptul că acest avion, împreună cu C-130 şi C-17, exploatat în comun în cadrul programului SAC, va asigura României o capacitate de transport aerian modernă, suficientă pentru nevoile operative ale forţelor armate.

Şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, general-maior dr. Ion-Aurel Stanciu, anticipând livrarea primei aeronave C-27 J SPARTAN pentru Forţele Aeriene Române

– În domeniul apărării aeriene cu baza la sol, care au fost aspectele abordate pe parcursul întâlnirilor?

– Un prim fapt îmbucurător este declanşarea, după ani lungi de tergiversări, de multe ori inutile, a programului SHORAD/VSHORAD, prin achiziţionarea sistemelor MISTRAL şi VL-MICA, de la cel mai mare producător european în domeniu, concernul MBDA. Realizarea acestui lucru, într-un an de criză, demonstrează tocmai faptul că se pot găsi soluţii dacă avem curajul de a renunţa la şabloane, de a îndrăzni şi, nu în ultimul rând, de a lua şi a ne asuma decizii. Iar, ca un corolar la cele spuse, nu este decât amărăciunea provocată de anii pierduţi în lupte de orgolii şi indecizie.

Totodată, sperăm ca până la sfârşitul acestui an să fie finalizate negocierile pentru modernizarea sistemelor HAWK, astfel încât şi acest program să poată conduce în doi-trei ani la dezvoltarea unei noi capabilităţi de apărare aeriană cu baza la sol a Forţelor Aeriene.

Nu am uitat nici programul HISAM şi e posibil ca rachetiştii sol-aer să aibă parte de o surpriză plăcută, mai devreme decât se aşteaptă. Dar toate la timpul lor.

– Ştiu că aţi avut prevăzute discuţii şi în domeniul sistemelor de supraveghere a spaţiului aerian. Ce noutăţi ne puteţi oferi?

– În acest domeniu, discuţiile au fost focalizate pe problemele stringente şi acute, cum ar fi: programul GAP FILLER şi suportul logistic pentru radarele FPS-117. Pentru ambele am găsit înţelegere şi sprijin şi sper ca primele rezultate ale deciziilor ce vor fi luate în viitorul apropiat să devină vizibile.

– Domnule general, ştiu că este un subiect „delicat" şi la ordinea zilei, dar totuşi nu pot să nu vă întreb: ceva nou pe „frontul multirol"?

– Personal nu îl consider un subiect delicat şi nu am nici o reţinere în a-l aborda şi discuta direct şi fără echivoc. Opinia mea şi a actualei echipe de conducere a Statului Major al Forţelor Aeriene este foarte clară şi se fundamentează pe următoarele coordonate majore:

■ acest program este de importanţă vitală pentru Forţele Aeriene Române. El este cel ce va schimba întreaga noastră „filozofie", ne va elibera definitiv de „moştenirea" noastră „estică" şi va propulsa Forţele Aeriene Române pe coordonate de evoluţie total diferite în viitor;

■ noi gândim acest pas ca o strategie pe termen lung, până la orizontul anilor 2040–2050;

■ nu este vina noastră că am ajuns în 2009 fără să avem măcar decizia de achiziţie, care ar fi trebuit luată acum patru-cinci ani. De aceea, noi considerăm că soluţiile care erau viabile atunci, trebuie regândite în lumina noilor orizonturi de timp. Trebuie să renunţăm imediat la menţinerea la nesfârşit într-o rigiditate care deja începe să devină obstacol şi în refuzul de a vedea obiectiv noua realitate;

■ factorii decisivi pe care îi vom avea în vedere în decizia noastră vor fi: gradualitatea (cu o soluţie interimară pentru anii 2010–2012), capabilităţile, eficienţa, raportul beneficii/costuri şi sustenabilitatea financiară a programului.

Sunt uimit de faptul că încă mă întâlnesc cu unii colegi şi subordonaţi care îmi argumentează de ce trebuie adoptată una sau alta dintre soluţii, pe baza unor raţionamente depăşite sau sentimentale. Încă sunt mulţi care pun accent pe platforma în sine şi nu pe capabilităţi, de parcă am mai fi în epoca „dog fight" şi nu în cea a lui „fire and forget".

Şi, ca să închei acest subiect, vreau să transmit un semnal clar privind hotărârea noastră de a întreprinde toate demersurile necesare pentru a avea o decizie în cazul acestui program, în acest an. Avem tot sprijinul conducerii Ministerului Apărării Naţionale şi Statului Major General şi sunt convins că vom reuşi.

– Ce alte aspecte v-au mai atras atenţia?

– Sunt câteva lucruri asupra cărora va trebui să ne aplecăm cu seriozitate în viitorul apropiat şi să căutăm soluţii. Sunt domenii care, din păcate, au fost slab dezvoltate sau chiar neglijate până acum, cum ar fi echipamentele de război electronic, avioanele fără pilot, sistemele de „intelligence", sistemele spaţiale. Conflictele recente au arătat, fără posibilitate de tăgadă, că toate acestea au fost folosite intens şi, de cele mai multe ori, au făcut diferenţa pe câmpurile de luptă.

– Domnule general, nu aş dori să închei fără a vă cere o impresie personală despre „oraşul luminilor"?

– Pentru mine, în această scurtă vizită, „oraşul luminilor" nu a fost o metaforă ci chiar realitatea, în sensul că l-am văzut în special seara târziu, când ne întorceam de la activităţi. Chiar şi în Turnul Eifel am urcat cândva aproape de miezul nopţii, cu unul din ultimele lifturi. Iar de acolo, de sus, luminile Parisului chiar strălucesc feeric. Şi tot după această vizită am descoperit şi multe din „argumentele" care au stat la baza denumirii Bucureştiului drept „Micul Paris"!

– Domnule general, vă mulţumesc pentru amabilitate!

Şefii Forţelor Aeriene din Europa
Paris, iunie 2009

ROMÂNIA, gazda reuniunii şefilor Forţelor Aeriene din Europa
EURAC – 2009

PREZENTARE GENERALĂ

EURAC a fost înfiinţată în 1993 ca un forum de discuţii de nivel înalt în domeniul problematicii puterii aeriene.

EURAC este compusă din şefii Forţelor Aeriene ale ţărilor participante.

Pentru a deveni membru EURAC trebuie îndeplinite două condiţii:

– existenţa unei Forţe Aeriene sau a unei Componente Aeriene;

– ţara să fie membră a Consiliului Europei.

Admiterea unui nou membru nu este automată, ci se decide prin consens de către membrii EURAC.

În prezent, EURAC numără 21 de membri:

– 1993: Belgia, Danemarca, Franţa, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Olanda, Norvegia, Portugalia, Spania, Turcia, Marea Britanie;

– 1995: Austria, Suedia;

– 1996: Finlanda, Elveţia;

– 2002: Cehia, Ungaria, Polonia;

– 2006: România.

Preşedinţia reuniunilor EURAC este asigurată prin rotaţie, de ţara care găzduieşte reuniunea anuală a organizaţiei, în acest an de România.

EURAC se reuneşte de regulă de două ori pe an, într-o reuniune oficială şi o reuniunea informală.

Activitatea curentă a EURAC este coordonată de un Secretariat asigurat prin rotaţie, pentru o perioadă de 2–3 ani, de ţările membre (în prezent Franţa).

ACTIVITĂŢILE EURAC ÎN 2009

– 12–15.05.2009 – reuniunea punctelor de contact naţionale, Zürrich, Elveţia;

– 14–15.06.2009 – reuniunea informală a EURAC, Paris, Franţa;

– 07–10.09.2009 – reuniunea anuală oficială a EURAC, Poiana Braşov, România.

PUNCT. ŞI DE LA CAPĂT...

(progresie educaţională la Şcoala de Maiştri Militari şi Subofiţeri "Traian Vuia")

Plutonier major Sorin SĂFTOIU

Pentru sistemul educațional și implicit pentru sistemul militar de învățământ, încheierea unui an de studiu se marchează în mod formal prin calificativele exprimate în cataloage și, informal, prin fluturarea mâinilor în semn de rămas-bun a celor ce au absolvit. Întotdeauna, această perioadă a anului înseamnă, pentru personalul didactic, debutul pregătirii unui nou an de învățământ prin formarea noilor grupuri de studenți și elevi, accelerarea reformelor pentru integrarea în noile concepte de studiu propuse, inclusiv prin principiile exprimate de procesul de la Bologna.

Ce a fost...

Şcoala de Maiştri Militari şi Subofiţeri "Traian Vuia" ne-a primit, prin persoana locţiitorului comandantului şcolii, **locotenent-colonelul Liodor Jula**, cu bucurie sinceră. Aflată, mai mereu, în competiţie, adesea neloială, cu Şcoala de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene – funcţionând şi în aceeaşi locaţie – orice dezvoltare şi reprezentare exterioară prin sistemul media militar este binevenită. Şi chiar au cu ce se lăuda.

Locotenent-colonelul Liodor Jula, locţiitorul comandantului

"Pot spune că suntem foarte mulţumiţi de ceea ce am realizat în anul de învăţământ 2008-2009. Noi am urmărit anumite obiective şi suntem mândri că le-am îndeplinit pe toate. Nu aş aminti aici decât corelarea programei de învăţământ cu necesităţile Forţelor Aeriene, remodelarea statului de organizare pentru acoperirea, în special, a vidului de specialişti în domeniile tehnice, creşterea impactului activităţilor practice în detrimentul celor teoretice sau susţinerea cursurilor de carieră pentru maiştri militari şi subofiţeri din Forţele Aeriene Române".

Mentenanţă la IAR-99 ŞOIM

Acest rezumat al locţiitorului şcolii ne implementează şi demonstrează voinţa colectivă, impusă printr-un management coerent, axată pe eficienţă şi rezultate imediate.

Desigur, feed-back-ul nu este, întotdeauna, situat pe considerente pozitive. Dorinţa aprigă a elevilor de a se perfecţiona, de a cunoaşte şi, mai ales, de a aplica cunoştinţele teoretice, duce la exprimarea mai puţin facilă, dar coerentă, a impresiilor personale.

"Consider că programa şcolară este mult prea stufoasă, mult prea detaliată. Sunt conştient că latura tehnică a specialităţii pentru care am optat implică toate aceste cunoştinţe, dar, cu puţină dăruire, s-ar putea acoperi o parte din orele de teorie cu activităţi practice. Noroc cu profesorii şi instructorii noştri, care reuşesc

în cele din urmă, să plieze cele două forme de pregătire, astfel încât noi să reușim să înțelegem și să executăm practic", este opinia **elevului Sergiu Ifrim**.

Consecvența pedagogilor este cu atât mai hotărâtoare cu cât mediile de proveniență ale elevilor sunt atât de diferite, iar năzuințele lor la fel. Comandantul batalionului de elevi, **căpitan-comandorul Corneliu Mititelu**, este cel care trebuie să asigure un cadru optim de pregătire, pe relația social-uman-militar-educativ: "Trecerea

Elev fruntaș Ștefania Stuparu

de la statutul de adolescent cu noțiuni de disciplină minime la cel de militar profesionist în formare, de la – în

Aspectul practic – probă relevantă în arma aviației

majoritarea cazurilor – cunoștințe teoretice la aptitudini practice reprezintă provocarea noastră principală. Anul care tocmai s-a încheiat a reprezentat o reușită, fiind un an fără evenimente majore și cu promovabilitate sută la sută.

Teoria =baza fundamentării ca specialist

Ce va fi...

Șeful biroului învățământ, **maiorul Dragoș Baltă**, este optimist: "Pentru următorul an de învățământ ne-am propus mai multe obiective. Unele par destul de îndrăznețe, majoritatea sunt, însă, <<rezolvabile>>. Ca fapt inedit, aș dori să prezint interesul corpului profesoral și al conducerii școlii de a crea o specialitate nouă pentru elevii noștri, o specializare acreditată și recunoscută și de Autoritatea Aeronautică Civilă din România și care va stimula, probabil, și mai mult viitorii candidați. Este vorba despre specializarea <<tehnician de aviație>>. Ea va conferi mult mai multă credibilitate și, sperăm noi, va conta și în anumite contexte din societatea civilă".

Optimismul său este susținut și de locțiitorul comandantului școlii: "Pentru perioada 2009-2012 am obținut o autorizație de formare profesională a adulților, datorită căreia avem posibilitatea de a oferi pentru subofițerii din cadrul Forțelor Aeriene posibilitatea completării studiilor, prin acordarea diplomelor de tehnician electronist. Această specializare nu face parte dintre cursurile de carieră și este echivalată cu pregătirea similară din învățământul civil.

De asemenea, sperăm la îmbunătățirea bazei materiale și a celei didactice, la completarea spre procent maxim a statului de organizare, chiar la înființarea a două noi catedre de specialitate, dorim creșterea ponderii elementului practic și mai multă deschidere pentru schimburile de experiență cu instituțiile similare civile".

Ca noi toți, militari ce dorim și ne dorim mai binele, gândurile celor de Școala de Maiștri și Subofițeri "Traian Vuia" sunt pline de speranță. Stadiul reformei din Armata României, actuala situație economică națională, precum și, temporar, nealinierea pe priorităților a instituției de către organismele acreditate, reduc puțin din acest entuziasm.

Important este ca toate eforturile să fie îndreptate spre formarea și menținerea unor militari profesioniști sau, mai ales în cazul de față, a unor specialiști desăvârșiți. Ce părere au cei vizați?

"Condițiile actuale sunt mai mult decât ok. Dacă s-ar realiza o împărțire a raportului teorie-practică de 30–70 la sută, măcar în anul terminal, ar fi o atitudine benefică. Altfel, avem numai cuvinte de laudă, mai ales că ni se permite efectuarea de studii civile în paralel. Suntem bine asigurați din punct de vedere religios, psihologic și medical, fapt absolut minunat, mai ales pentru noi, fetele. Putem crea astfel relații de prietenie între noi, putem merge în excursii. Cel puțin așa ni s-a promis. Când vor exista și banii necesari...".

Credem că ultima parte a gândurilor **elevei fruntaș Ștefania Stuparu** sunt absolut definitorii pentru această instituție de învățământ și nu numai. Nu ne rămâne decât să sperăm, asemenea conducerii ei, că obiectivele propuse se vor realiza, că vom putea prezenta atât Forțelor Aeriene cât și societății civile oameni bine pregătiți, la standarde internaționale, dar, mai ales, oameni extrem de îndemânatici, de pricepuți la detalii tehnice.

FOR MY FRIENDS, THE CADETS

The same things every day,
The same sad faces every morning.
Nothing will have a reason ever,
Nothing will go next day better.

Nobody regrets this faith
Because they know it is correct.
They are now called "cadets"
And they have to shoot the bullets.

Here you have to be strong
Cause you don't know what storm
Will put you down the ground
And you will be bound.

Every time we push the trigger
We feel that we burn the freedom.
Every time we hear them yell
We know that we don't have to fail.

We sit for two years in this strange prison
Without having a reason.
But…what the Hell,
We will be NCO's for well.

Elev-caporal **Corina DUMITRAȘCU**
Școala Militar' de Maiștri și Subofițeri a Forțelor Aeriene "Traian Vuia" Boboc

100 DE ANI DE LA PRIMUL ZBOR AL LUI AUREL VLAICU CU UN PLANOR CONSTRUIT DE EL

Autoritățile din orașul hunedorean Geoagiu au organizat duminică, 21.06.2009, un miting aviatic în satul Aurel Vlaicu, fost Binținți, cu ocazia sărbătoririi a o sută de ani de când inventatorul român a zburat pentru prima dată un planor construit de el. Ulterior, a construit trei modele de avion. Cu „Vlaicu nr. 2" a câștigat, în 1911, numeroase premii la concursul din localitatea austriacă Aspern. O machetă parțial funcțională a aparatului a fost expusă și chiar a rulat pe străzile din localitate.

În satul natal al pionierului aviației mondiale, piloții Aeroclubului României și ai Aeroclubului "Constantin Manolache" din Deva l-au omagiat pe Aurel Vlaicu survolând localitatea cu aeronave ușoare. Forțele Aeriene Române și-au adus firescul omagiu prin intermediul Bazei 95 Aeriană de la Câmpia Turzii, de unde au decolat trei supersonice MiG-21 LanceR și trei elicopetere IAR-330 PUMA, care au trecut în zbor pe deasupra casei memoriale.

„Piesa de rezistență" a activității a fost prezentarea copiei aeronavei „Vlaicu II", realizată în baza schițelor lui Aurel Vlaicu. Chiar dacă nu era avionul inventatorului, replica a atras atenția tuturor, majoritatea dorind să se fotografieze lângă aparatul de zbor. Aparatul de zbor, construit din duraluminiu și inox, prezentat hunedorenilor, a fost unul dintre marile succese ale „Jocurilor Aeriene Mondiale" (World Air Games), competiție desfășurată la Torino, în Italia, sub egida Federației Internaționale Aeronautice (FIA). A câștigat medalia de bronz, iar dacă se ridica de la sol, aeronava avea toate șansele să o obțină pe cea de aur.

La eveniment au participat și elevi-piloți ai Aeroclubului din Deva.

Comandantul adjunct al Aeroclubului Deva, Grațian Tînc, a citit, cu ocazia manifestărilor organizate de Primăria orașului Geoagiu, de care aparține satul Aurel Vlaicu, ce scria în epocă ziarul vienez Neue Freie Presse: „Minunate și curajoase zboruri a executat românul Aurel Vlaicu, pe un aeroplan original, construit chiar de zburător, cu două elice, între care șade aviatorul. De câte ori se răsucea (vira) mașina aceasta în loc, de părea că vine peste cap, lumea răsplătea pe român cu ovații furtunoase, aclamându-l cu entuziasm de neînchipuit".

Carte poștală reprezentândzborul lui Aurel Vlaicu pe Câmpia Libertății de la Blaj – 1912

Vlaicu Întâiul – făuritor de tradiţii

Gabriela GROZA

Într-o perioadă în care religia era considerată, în cel mai bun caz, un rău necesar, iar asocierea unei instituţii de stat cu orice patron spiritual – de neconceput, armata a fost nevoită să-şi adapteze tradiţiile. Alegerea altor repere reprezentative pentru fiecare categorie de forţe, gen de armă, mare unitate şi chiar unitate nu a fost uşoară, având în vedere nenumăraţii eroi şi faptele de marcă ale acestora.

Aviaţia a ales ***17 iunie***: ziua în care a avut loc zborul istoric al „maşinii de zburat cu un corp în formă de săgeată" (17 iunie 1910).

Forţele Aeriene l-au ales pe ***Aurel Vlaicu***, inginer, inventator şi pionier al aviaţiei române şi mondiale, ***întâiul*** pilot militar din România, cu întâiul avion complet proiectat şi construit în ţară.

Întâiul (unicul atunci, la începuturile aviaţiei mondiale) al cărui avion – Vlaicu I – proiectat şi construit de el zboară fără a necesita modificări.

Întâiul ale cărui evoluţii, cu o invenţie românească, au depăşit calitativ şi cantitativ pe cele ale avionului – celebru deja – Blériot, la primul mare miting aviatic oficial românesc.

Întâiul care, prin participarea sa la manevrele militare, a dovedit conducătorilor armatei utilitatea aparatelor de zbor în misiuni de observare, recunoaştere şi legătură.

Întâiul care a realizat numeroase zboruri experimentale şi de popularizare cu noul său aparat – Vlaicu II, efectuând primul mare turneu care a inclus Blajul, Sibiul, Braşovul şi Iaşiul.

Întâiul care a dus faima aviaţiei româneşti prin performanţele atinse în cadrul concursului aerian internaţional de la Aspern-Viena: ***întâiul*** la proba de aruncare la ţintă a unei greutăţi de la 300 m înălţime; ***întâiul*** (la egalitate de puncte cu Roland Garros) la proba de viraje, alături de alte trei premii.

Întâiul care a încercat trecerea Carpaţilor în zbor nu numai din dorinţa de autodepăşire, ci şi ca simbol al dorinţei de unire a românilor.

Întâiul făuritor de tradiţii: ca omagiu pentru realizările sale, în anii dintre cele două războaie mondiale a fost instituită Cupa „Aurel Vlaicu" pentru cel mai bun pilot al unor competiţii aeriene. În regulamentul cupei era prevăzută şi obligaţia fiecărui echipaj participant de a trece peste monumentul lui Vlaicu de la Băneşti şi a arunca o coroană cu flori.

LOCOTENENT NICOLETA UDRESCU

– portret de profesionist –

În vârstă de 25 de ani, Nicoleta Claudia Udrescu a absolvit în 2006 Academia Forţelor Aeriene din Braşov. În anul următor ea a urmat cursul de bază pentru ofiţeri naviganţi la Şcoala de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene de la Boboc, fiind brevetată ca pilot militar.

Are la activ 200 ore de zbor pe aparate IAK-52 şi avioane cu reacţie L-29 şi L-39.

Din septembrie 2008, însă, camarad de luptă este performantul reactor românesc IAR-99 ŞOIM cu care a zburat deja 50 de ore. Ea dovedeşte astfel că este cel puţin la fel de îndrăzneaţă ca şi soţul său, pilot pe acelaşi tip de aparat şi coleg de escadrilă.

În data de 28.04.2009, ora 14.30, Nicoleta a decolat de pe aerodromul Boboc la bordul Şoimului său echipat cu două bombe de câte 250 kg.

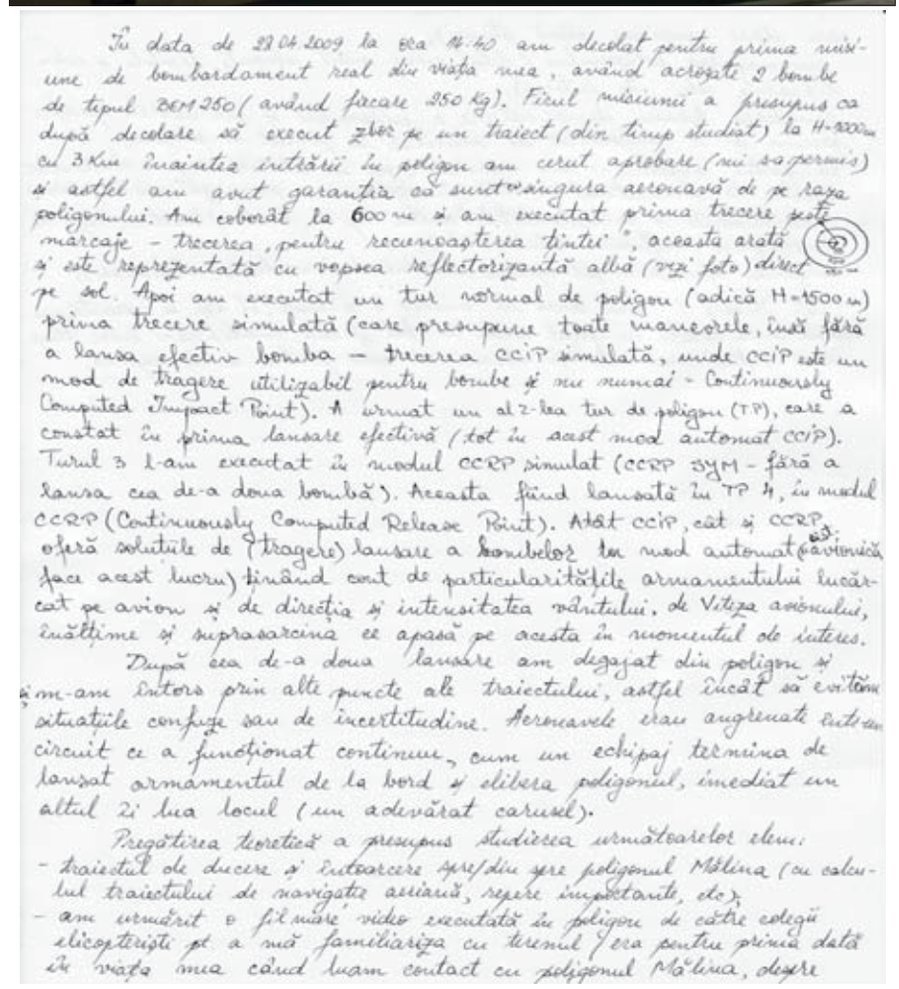
45 de minute mai târziu Nicoleta Udrescu devenea prima femeie-pilot din istoria Aviaţiei Române care, folosind

muniţie reală, a executat distrugerea unei ţinte terestre.

"Încă din liceu am dorit să încerc să zbor o dată. Şi a fost suficient, pentru că <<virusul>> se ia destul de repede. Viaţa de familie şi cea profesională se împacă bine deoarece am reuşit să-mi găsesc omul potrivit care să mă înţeleagă, care să mă sprijine şi să mă ajute atât în viaţa de familie, cât şi pe plan profesional, atunci când am nevoie, înţelegând foarte bine ceea ce se petrece cu mine".

Nicoleta mai spune că dorinţa ei de a arăta că mânuirea manşei nu este un atribut exclusiv masculin a făcut-o să depăşească uşor emoţiile de început în cariera de pilot militar.

"La început a fost greu, însă lucrul acesta m-a întărit foarte mult. Competiţia dintre mine şi colegii mei de sex masculin a devenit o necesitate în timp, ceea ce probabil că ne-a ajutat pe fiecare să devenim mai buni".



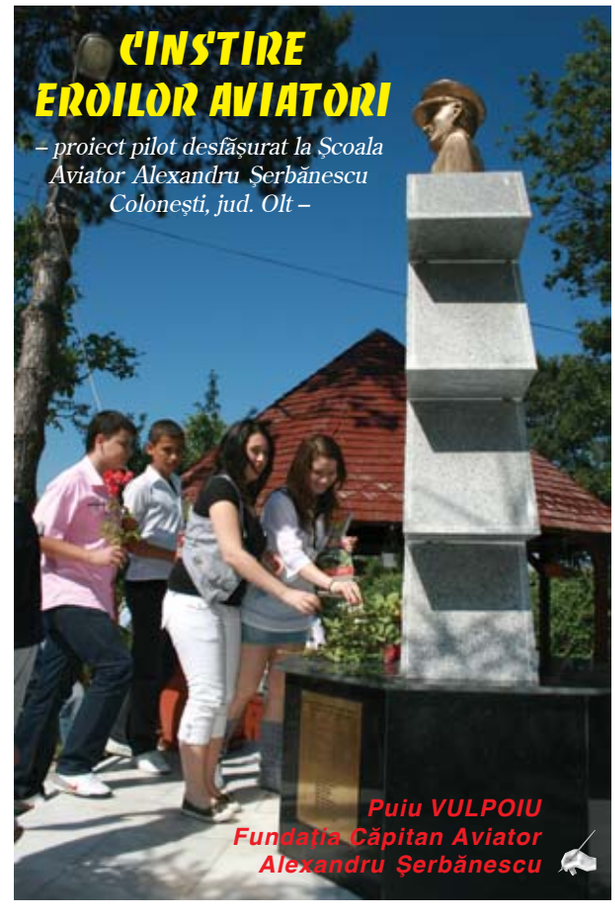
În data de 28.04.2009 la ora 14:40 am decolat pentru prima misiune de bombardament real din viaţa mea, având acrosate 2 bombe de tipul BEM 250 (având fiecare 250 kg). Ţelul misiunii a presupus ca după decolare să execut zbor pe un traiect (din timp studiat) la H=4000m cu 3 Km înaintea intrării în poligon am cerut aprobare (mi s-a permis) şi astfel am avut garanţia că sunt "singura aeronavă de pe raza poligonului. Am coborât la 600 m şi am executat prima trecere pentru marcaje - trecerea "pentru recunoaşterea ţintei", aceasta arată şi este reprezentată cu vopsea reflectorizantă albă (vezi foto) direct pe sol. Apoi am executat un tur normal de poligon (adică H=1500 m) prima trecere simulată (care presupune toate manevrele, însă fără a lansa efectiv bomba - trecerea CCIP simulată, unde CCIP este un mod de tragere utilizabil pentru bombe şi nu numai - Continuously Computed Impact Point). A urmat un al 2-lea tur de poligon (TP), care a constat în prima lansare efectivă (tot în acest mod automat CCIP). Turul 3 l-am executat în modul CCRP simulat (CCRP SYM - fără a lansa cea de-a doua bombă). Aceasta fiind lansată în TP 4, în modul CCRP (Continuously Computed Release Point). Atât CCIP, cât şi CCRP oferă soluţiile de (tragere) lansare a bombelor în mod automat (avionica face acest lucru) ţinând cont de particularităţile armamentului lucrător pe avion şi de direcţia şi intensitatea vântului, de Viteza avionului, înălţime şi supraîncărcarea ce apasă pe acesta în momentul de interes.

După cea de-a doua lansare am degajat din poligon şi m-am întors prin alte puncte ale traiectului, astfel încât să evităm situaţiile confuze sau de incertitudine. Aeronavele erau angrenate într-un circuit ce a funcţionat continuu, cum un echipaj termina de lansat armamentul de la bord şi elibera poligonul, imediat un altul îi lua locul (un adevărat carusel).

Pregătirea teoretică a presupus studierea următoarelor elemente:
- traiectul de ducere şi întoarcere spre/din zona poligonul Mălina (cu calculul traiectului de navigaţie aeriană, repere importante, etc);
- am urmărit o filmare video executată în poligon de către colegii elicopterişti pt a mă familiariza cu terenul (era pentru prima dată în viaţa mea când luam contact cu poligonul Mălina, despre care doar auzisem până atunci);
- amenajarea poligonului (felul cum sunt asezate ţintele şi identificarea celei de interes);
- revederea tehnicii de executare a poligonului şi manevrele specifice precum şi a măsurilor de securitate la zborul în poligon);
- la partea practică → am executat 5 ore de atacuri asupra obiectivelor terestre la simulatorul de SOIM (în săptămâna premergătoare ac misiunii
- caracteristicile şi particularităţile acestui tip de bombe (balistica, raza de împrăştiere, influenţa vântului, etc);
- cazurile speciale ce pot apărea, modul de remediere (soluţionare);

CINSTIRE EROILOR AVIATORI

– proiect pilot desfăşurat la Şcoala Aviator Alexandru Şerbănescu Colonești, jud. Olt –



Puiu VULPOIU
Fundaţia Căpitan Aviator Alexandru Şerbănescu

În perioada 19–21 iunie s-a desfăşurat, în comuna Colonești, judeţul Olt, unde în urmă cu 97 de ani s-a născut Alexandru Şerbănescu, cel mai faimos pilot de vânătoare, ediţia a IV-a a Concursului Şcolar Interjudeţean la care participă, anual, şcolile cu nume de aviator întrunite în proiectul educativ "Cinstire Eroilor Aviatori – Aviaţia: trecut, prezent şi viitor". Întâlnirea anuală a şcolilor a devenit deja tradiţională.

Această activitate reprezintă un minunat prilej de cunoaştere a istoriei aviaţiei şi de propagandă aeronautică, având scopul de a lărgi aria opţiunilor privind alegerea carierei şi de a îndrepta paşii elevilor către o profesie din sfera aviaţiei militare.

Schimbul de opinie şi de experienţă între şcoli, prezentarea activităţilor şi a programelor specifice fiecăreia dintre acestea reprezintă un real beneficiu pentru elevi.

Câţiva idealişti, chiar curajoşi, au iniţiat în urmă cu puţini ani, acest proiect pilot aprobat de Inspectoratele Şcolare de care aparţine fiecare dintre şcoli care poartă nume de aviator.

Astfel, prima ediţie a avut loc în anul 2006, în organizarea **Şcolii "Traian Dârjan"** de la Cluj-Napoca şi a avut sprijinul Aeroclubului local de la Dezmir.

Ediţia a II-a, desfăşurată în anul 2007 în organizarea **Şcolii "Aviator Mircea T. Bădulescu"** Buzău, a avut sprijinul efectiv al Şcolii de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene de la Boboc.

Ediţia a III-a, desfăşurată anul trecut a fost în organizarea **Şcolii "Aviator Constantin Bâzu Cantacuzino"** de la Jilavele – Ialomiţa şi a avut sprijinul Şcolii Superioare a Aviaţiei Civile de la Strejnic – Ploieşti.

Anul acesta, ediţia a IV-a a fost în organizarea **Şcolii "Aviator Alexandru Şerbănescu"** de la Colonești – Olt şi a avut sprijinul Statului Major al Forţelor Aeriene, al Fundaţiei "Erou Căpitan Aviator Alexandru Şerbănescu" al domnului fost primar **Nicolae Stan** – actualmente deputat, care nu uită să se implice în continuitatea tradiţiilor aeronautice a comunei. De asemenea, au fost implicate autorităţile locale, sincer doritoare de a fi la înălţimea faimei asului aviaţiei române din cel de al Doilea Război Mondial – aviatorul Alexandru Şerbănescu, Aeroclubul Teritorial de la Geamăna – Piteşti, precum şi oficialităţile oraşului Scorniceşti, aflat la nu prea mare distanţă de comuna Colonești.

Echipele "Şcolilor-Aviatoare" de la Cluj-Napoca, Buzău, Jilavele, Colonești şi Bucureşti s-au încadrat şi au respectat prevederile proiectului educativ "Eroi Aviatori". Excelenta organizare a permis desfăşurarea următoarelor activităţi: depuneri de flori la Obeliscul de la Băneşti–Prahova, acolo unde, la data de 13 septembrie 1913 s-au frânt aripile maşinii de fier chibzuită şi construită de Aurel Vlaicu cel făuritor de tradiţii. Copiii ardeleni ai Şcolii "Traian Dârjan" au fost aşteptaţi la Obelisc de reprezentantul Fundaţiei Aviator "Alexandru Şerbănescu". Buchetelele lor de flori s-au adăugat coroanelor şi jerbelor depuse oficial cu doar două zile mai înainte cu prilejul aniversării a celor 99 de ani de la întâiul zbor de la 17 iunie 1910, al "maistorașului Aurel din Binţinţii Albei". A fost să fie ziua în care, onest, fiecare a recunoscut că a mai trecut prin Băneşti, dar nu a ştiut de acest monument.

Tradiţia aeronauticii române – elementul esenţial al ansamblului de concepţii, obiceiuri sau credinţe din cadrul acestei comunităţi – a fost riguros respectată. În totalitate, participanţii au simţit, au fost conştienţi de apartenenţa lor la o elită ce plastic au numit-o a... "Şcolilor Aviatoare"!

Vineri, 19 iunie, a avut loc prezentarea cărţii de vizită artistice a şcolii-gazdă şi a Şcolii din Jilavele. Şcoala "Aviator Alexandru Şerbănescu" a impresionat prin căluşul tradiţional şi căluşarii-elevi, prin cântecele şi şezătorile oltenești.

Sâmbătă, 20 iunie, a avut loc deschiderea oficială a activităţii la Monumentul Eroilor Aviatori "Trepte spre Cer", dispus pe platoul din faţa Primăriei Colonești.

Discursurile sincere şi competente au fost gestionate de doamna profesor de matematică **Mirela Celmare** – director al **Şcolii "Aviator Alexandru Şerbănescu".** Istoricul de aviaţie **Vasile Tudor,** viceprimarul **Constantin Laurenţiu** şi preşedintele fundaţiei au conturat, prin vorbele rostite, momentul sărbătoresc al deschiderii oficiale.

Cu precizia şi sincronismul specific aviaţiei, piloţii şi parașutiştii de la Geamăna au intrat în program. Experimentatul **Florin Covic** a evoluat mai mult decât spectaculos cu ultrauşorul YR-5125, iar Wilga YR-VLL, pilotată de **Vasile Ionel,** a fost "rampa de lansare" a parașutiştilor care aveau să aterizeze la punctul păstorit de CZ-ul (conducătorul de zbor) **Vasile Băleanu** şi CL-ul (conducător de lansări) **Vasile Duminică,** instructor voluntar de

paraşutism militar de la Geamăna. Iar atunci când voalurile paraşutelor tip "aripă zburătoare" aveau să gliseze pe cerul Colonestilor, participanţii la Concursul Interjudeţean, alături de întreaga "suflare a satului" au aşteptat cu emoţie culminantul moment al aterizării. Aplauzele adresate paraşutiştilor au fost sincere şi entuziaste. După aterizare, după strângerea voalurilor şi raportarea radio, spre liniştirea pilotului de la PZL 104 Wilga că totul este OK, recent aterizaţii din cer în onoarea Eroilor Aviatori au mers la Monumentul "Trepte spre Cer". Acolo s-au lăsat fotografiaţi şi filmaţi potrivit dorinţelor participanţilor, spre nepieritoare amintire a întâlnirii cu oamenii înălţimilor albastre. Se cuvine să consemnăm, cu această ocazie, şi numele acestor trei paraşutişti lansaţi din Wilga: **Cristinel Popescu, Sorinel Badii Sorinel şi Tiberiu Frătică.**

Spre după-amiază, la Centrul de Informare şi Documentare al Şcolii din Colonesti, a avut loc concursul destinat verificării cunoştinţelor de istorie a Aviaţiei Române în cel de al Doilea Război Mondial. Interesul şi seriozitatea elevilor implicaţi în proiect au relevat preocuparea profesorilor coordonatori.

Bibliografia comunicată de organizatori încă

din luna ianuarie şi întrebările complexe formulate de istoricul de aviaţie, scriitorul Vasile Tudor, au solicitat elevilor o concentrare maximă, demnă de un adevărat examen. După deliberare, juriul a acordat trei premii trei, unul de doi şi unul de unu.

Formula excepţională propusă de organizatori a fost ca cele cinci echipe formate din câte cinci elevi să aibă în componenţă câte un elev de la fiecare şcoală participantă. Aşadar, cu toţii au obţinut în egală măsură toate premiile.

Programul artistic prezentat de clujeni şi de bucureşteni a completat ceea ce oltenii lui Şerbănescu, buzoienii lui Bădulescu şi ialomiţenii lui Cantacuzino susţinuseră cu o zi înainte pe scena din curtea şcolii. Prezentarea eforturilor şi a realizărilor fiecărei şcoli aviatoare în parte a fost expusă de doamnele director ale şcolilor prin capabilităţile audiovizuale din dotarea Şcolii de la Colonesti. Nimic programat, dar din suflet şi tacit pregătit, fiecare şcoală a avut ceva de dăruit celorlalte şcoli aviatoare din România: însemne, diplome, suveniruri sau CD-uri şi DVD-uri.

Apoi a avut loc lansarea cărţii **"Zbor spre nemurire. In memoriam Căpitan Aviator Alexandru Şerbănescu",** apărută la Editura Hoffman în 2009 şi având-u-i ca autori pe **Vasile Tudor, Mirela Celmare, Lilian Celmare** şi **Eleonora Arbănaş.** Elogioasele cuvinte au fost adresate Eroilor Aviaţiei României, spre dreapta şi binemeritata lor onoare.

Tot ceea ce presupune un "Foc de Tabără" a fost inclus în programul artistic al Şcolilor Aviatoare. La ora 24.00, sub un cer senin provocator de înstelat, cu sentimentul că mai era loc pentru ceva, atunci când rugul se transformase într-un imens jăratic, "s-a sunat" pregătirea pentru adunarea la autocar. Este cineva care, într-un moment sau altul al vieţii sale să nu fi simţit deznădejdea acestui final impus exact atunci când totul era atât de frumos şi palpitant?!

Cu această frumoasă amintire în suflet, despărţirea a fost mai uşoară doar la gândul că în anul 2010, rânduită spre organizarea Festivalului Şcolilor Aviatoare este **Şcoala nr. 178 "Ion Dobran"** din Pajurei, care se autodefineşte "Şcoală de Zbor Înalt", adică o...

"Grădină-n care cresc lumini
Şi cuib de vise îndrăznete
Şi rostul anilor senini
Şi zborul Pajurei semete"

Ediţia a IV-a a Concursului desfăşăşurat la Colonesti a onorat şi cinstit memoria aviatorilor eroi, a deschis larg paginile de istorie adevărată, dar a generat şi idei noi care se încadrează în acelaşi registru – aviaţia.

Zbor spre nemurire

Pentru a ţine vie memoria unui erou dedicat zborului, precum căpitanul aviator Alexandru Şerbănescu, nici un efort nu este prea mare, nici o iniţiativă nu trebuie lăsată să treacă neobservată. Tocmai de aceea, apariţia volumului "Zbor spre nemurire" – Editura Hoffman 2009 – trebuie să ne facă să ne oprim o clipă în loc, să rememorăm personalitatea marelui aviator, să mai înţelegem încă puţin din definiţia devotamentului faţă de armă, de avion, de ţară.

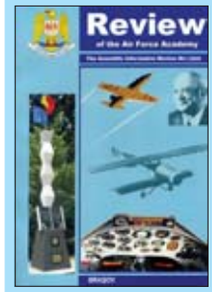
Minunată "carte de învăţătură", aşa cum ne este ea oferită de unul dintre autori, Eleonora Arbănaş, lucrarea reprezintă dăruirea unor dascăli adevăraţi, dăruirea unui istoric de aviaţie, dăruirea pentru un crez.

Autorii – patru la număr, numărându-i şi pe Vasile Tudor, Mirela Celmare, Lilian Celmare alături de preşedinta Fundaţiei Căpitan Aviator "Alexandru Şerbănescu", doamna Eleonora Arbănaş – ne propun o structurare pe trei etape major din viaţa pilotului: "Despre copilărie", "Ieşirea din încercuire" şi "Fundaţia eroului".

Apariţia volumului într-un context aparte – Concursul Şcolar Interjudeţean "Cinstire Eroilor Aviatori" – face ca acest volum să capete noi valenţe, să propună şi tinerei generaţii modele de exprimare, să încerce ghidarea spre anumite coordonate, rezumate în cuvintele aviatorului: "... pe orice drum ai alege să străbaţi cărările vieţii sau cele pe care viaţa ţi le deschide, la capătul acestora trebuie să ai certitudinea că ai făcut totul cu onestitate, demnitate, acurateţe sufletească şi credinţa în Dumnezeu".

Corolar ştiinţific

The Scientific Informative Review no. 1 (14)/ 2009, revistă editată de Academia Forţelor Aeriene "Henri Coandă reprezintă una dintre cele mai cuprinzătoare reviste de specialitate care sunt publicate în sectorul militar. Deşi informaţiile prezentate în paginile ei sunt complet dedicate unei concepţii realiste, ea poate fi propusă unui public ţintă lărgit. Articolele impresionează prin acurateţe, simplitate, concizie şi sunt structurate pe trei secţiuni: ştiinţa şi aplicaţiile matematice, management şi relaţii socio-umane şi ştiinţă militară.



Mixtura autorilor – cu tranzit între societatea civilă şi sistemul militar, alternanţa subiectelor între cei doi poli şi editarea textelor în limba engleză, fac din primul număr pe anul 2009 al revistei o prezenţă de top în domeniu.

Tematica aleasă este una pe sprânceană, iar autorii sunt profund credibili, poate şi datorită prezentării, deseori, schematice, plăcute ochiului de specialist. Integrarea, în revistă, a enunţurilor unor profesori şi oameni de ştiinţă redutabili, precum Florentin Smarandache, Adrian Lesenciuc sau Robert Szalboc este, fără îndoială, o garanţie pentru un succes de lectură tehnică.

Plutonier major
Sorin SĂFTOIU

VULTURUL A ZBURAT ŞI ÎN 2009

Maior Cristian POPOVICI

La Baza 86 Aeriană Feteşti s-a desfăşurat, în luna iunie, exerciţiul cu trupe în teren şi trageri de luptă "VULTURUL 2009". Am profitat de un răgaz din agenda **comandorului Marian Gărăiacu,** locţiitorul comandantului Bazei 86 Aeriană şi conducător al acestui exerciţiu, pentru a afla câteva detalii în ceea ce priveşte desfăşurarea activităţilor.

– Domnule comandor, ce reprezintă exerciţiul "VULTURUL 2009" şi la a câta ediţie se află?

– "VULTURUL 2009" a avut ca obiectiv principal perfecţionarea capacităţii de conducere a comenzilor escadrilelor şi a batalionului logistic pentru pregătirea acţiunilor de luprtă în cadrul unei forţe multinaţionale. Acest exerciţiu se află la a treia ediţie şi se înscrie în ansamblul de activităţi de instrucţie colectivă care converg către realizarea şi menţinerea nivelului de pregătire în vederea îndeplinirii misiunilor specifice bazei.

– Ce forţe au fost implicate?

– În exerciţiu au fost angrenate aeronave de luptă aer-aer şi aer-sol, batalionul logistic cu structurile de mentenanţă, batalionul de apărarea antiaeriană şi, bineînţeles, comandamentul bazei.

– Ce aduce nou ediţia din acest an?

– Faţă de anii precedenţi când obiectivele exerciţiului au fost orientate spre misiuni aer-sol, anul acesta misiunile au fost preponderent aer-aer care, aşa cum am subliniat şi anterior, completează gama de misiuni din sarcina bazei. Aş mai menţiona faptul că seria aceasta de exerciţii se va încheia cu un antrenament de simulare de tip SIMEX în cadrul căruia se vor testa, în mod obiectiv şi cuantificabil, abilităţile de planificare şi coordonare în timp real a operaţiilor aeriene.

– Care a fost impactul reducerii resurselor la dispoziţie asupra desfăşurării exerciţiului?

– În condiţiile restricţionării resurselor am decis ca în cadrul exerciţiului să includem şi misiuni de neutralizare a apărării aeriene cu baza la sol, aşa numitele misiuni SEAD, în scopul antrenării

Comandorul Marian Gărăiacu, locţiitorul comandantului Bazei 86 Aeriană

Batalionului 865 Artilerie Antiaeriană care urmează să desfăşoare trageri reale de luptă în poligonul Capu Midia. În acest fel am economisit câteva ieşiri avion pe care le-am fi utilizat ulterior pentru antrenamentul artileriştilor.

– Cum a funcţionat sistemul de comandă-control pe timpul exerciţiului? Vă adresez această întrebare pentru că Centrul Operaţional a fost reorganizat de curând într-o nouă concepţie, adaptată cerinţelor operaţionale actuale.

– Deşi suferim de o lipsă acută de personal, în special ofiţeri, oamenii aflaţi în posturile de conducere din Centrul de Operaţii al Bazei Aeriene au o mare experienţă şi un înalt nivel de profesionalism, fapt ce a permis desfăşurarea exerciţiului fără nici un incident.

– Sunteţi locţiitorul comandantului la Feteşti de câteva luni. Ce părere aveţi despre borceni?

– Foarte bună! Aceeaşi pe care o aveam şi când am lucrat în comandamentul Statului Major al Forţelor Aeriene, de unde am venit pe această funcţie.

BO-105 ÎN ROMÂNIA

Căpitan Mircea BARAC

La jumătatea lunii iunie, o patrulă de elicoptere de tipul BO 105 cu baza la Roth, Germania, a fost staţionată pentru câteva zile la Baza 90 Transport Aerian.

Patrula germană s-a aflat într-un tur al Europei de Est pentru antrenarea echipajelor în zborul peste graniţă, sub comanda organelor civile de control a traficului aerian, iar România a fost una din destinaţii.

"Am fost impresionaţi de relieful din România. Zborul de-a lungul Văii Oltului a fost fantastic. Ne-am dori ca pe viitor să putem executa exerciţii în comun cu partenerii români, relieful pe care l-am întâlnit aici ne-ar permite să ne perfecţionăm zborul în condiţii extreme. Nu în ultimul rând, personal, am fost impresionat de obiectivele turistice oferite de România şi de prietenia oamenilor", ne-a declarat **first lieutenant Andre Rudolph,** unul dintre piloţii germani aflat pentru prima dată în ţara noastră.

CARPATINA 2009

Căpitan Adrian BACIU

În perioada 18.06 – 23.06.2009 s-a desfăşurat în cadrul taberei de la Capu Midia exerciţiul CARPATINA 2009, un exerciţiu prin care se realizează proiecţia unităţilor de apărare cu baza la sol franceze în afara teritoriului Franţei, în cooperare cu unităţi sol-aer belgiene.

În zilele tragerilor, la Capu Midia au fost prezente oficialităţi din ambasada Franţei în România.

Exerciţiul este complex, incluzând marş pe roţi şi pe calea aerului din Franţa şi Belgia în România şi trageri cu rachete sol-aer Mistral în poligonul Capu Midia.

România, care primeşte în mod temporar detaşamentul franco-belgian pe teritoriul său cu ocazia exerciţiului, a asigurat sprijinul naţiunii gazdă (HNS – Host Nation Suport) pentru această activitate.

Resursa umană participantă la acest exerciţiu a constat dintr-un număr de peste 80 de persoane aparţinând detaşamentului franco-belgian condus de **locotenent-colonelul Jean Michel Sanjuan,** la care s-a adăugat delegaţia română, compusă din 18 persoane.

Din punct de vedere tehnic au fost implicate instalaţii de lansare şi rachete MISTRAL, un sistem de siguranţă SAMOS, avioane ţintă de tip ULTIMA şi mijloace de sprijin logistic.

Asigurarea suportului logistic de către partea română pentru acest exerciţiu a constituit o bună ocazie pentru a remarca modul de cooperare între Forţele Aeriene Române şi Forţele Terestre Române în condiţiile participării la un exerciţiu multinaţional.

Activitatea a constituit, totodată, şi o oportunitate pentru un schimb de experienţă prin prezentarea reciprocă a tehnicii între detaşamentul franco-belgian şi o subunitate românească de apărare cu baza la sol, dotată cu tunuri calibrul 57 mm.

Schimb de experienţă în SUA

Comandor Constantin STANCIU

În perioada 02.05–17.05 a.c. a avut loc vizita unei delegaţii a Statului Major al Forţelor Aeriene Române în instituţii de pregătire şi formare a soldaţilor şi subofiţerilor din Forţele Aeriene ale SUA (Maxwell, Lackland, Keesler, Randolph).

Activitatea a avut ca obiectiv prezentarea sistemului de pregătire şi logistică aferentă procesului de formare a subofiţerilor şi soldaţilor din Forţele Aeriene ale SUA.

Briefing-urile prezentate au reliefat importanţa misiunilor şi viziunii U.S. Air Force precum şi corelaţia extraordinară realizată între U.S. DoD – U.S. Air Force – A.F. Personel, purtătoare şi generatoare de rezultate de excepţie în misiunile de executat şi în antrenamentul desfăşurat.

De asemenea, a fost conştientizată importanţa deosebită a NCO în interiorul organismului militar american, a gradului ridicat de profesionalism de care acesta dă dovadă şi a ethos-ului personal afişat în raport cu executarea misiunilor primite. Se acordă o mare importanţă realizărilor şi nevoilor de îmbunătăţire a calităţii procesului de pregătire şi instruire a personalului, având ca scop pregătirea permanentă pentru noile provocări ale realităţii câmpului de luptă modern şi/sau conflictele neconvenţionale.

Calitatea resursei umane este văzută ca o principală prioritate pentru USAF, cheia pregătirii NCO constând în diversitatea şi calitatea pregătirii instructorilor şi eficienţa programelor de instruire. În şcolile USAF se pune de asemenea accent pe dezvoltarea/implementarea metodicii de învăţare/predare a "lecţiilor învăţate", bazate pe realitatea câmpului de luptă modern şi care pot ajuta la corectarea leadership-ului.

Evidenţierea integrării întregului curriculum educaţional militar în sistemul naţional de învăţământ a reprezentat un alt obiectiv remarcat. Recunoaşterea şi acordarea de credite pentru cursurile desfăşurate în instituţiile militare de învăţământ reprezintă unul dintre factorii generatori de resurse umane ai organismului militar al SUA. Posibilitatea cumulării acestor credite şi echivalarea acestora pentru obţinerea diplomelor de absolvire, combinată cu programele financiare, acordate personalului militar cât şi familiilor acestora pentru pregătire în învăţământul militar şi civil, poate impulsiona la un nivel neaşteptat dorinţa candidaţilor de a se înrola în cadrul organismului militar.

Dezvoltarea bazei logistice didactice la condiţiile executării misiunilor din teatrele de operaţii în condiţiile specifice de vreme, relief, echipamente şi tehnică asigură adaptarea în timp scurt a personalului la misiunea primită cu eficienţă maximă.

Din discuţiile purtate pe linia implementării învăţământului la distanţă (DLS – Distance Learning System) a reieşit faptul că eficienţa acestui program la nivelul activităţilor practice şi a formării deprinderilor necesare întreţinerii tehnice a echipamentelor de luptă şi a formării abilităţilor de luptător este destul de redusă.

OCHIUL DIN SUBTERAN

Căpitan Mircea BARAC

Centrul de Operații Aeriene – AOC reprezintă o structură unicat, una dintre cele mai complexe și importante din organigrama Forțelor Aeriene. Această apreciere are în vedere responsabilitățile AOC, momentul pe care îl parcurge, viteza cu care trebuie să se adapteze la schimbări, inclusiv legislative, de punerea în practică a acestor prevederi noi și de îndeplinirea sarcinilor curente de instrucție în Forțele Aeriene Române.

Capcana mediului înconjurător

Drumul ce șerpuiește alintat de razele prietenoase ale soarelui primăvăratec la marginea unei comune de lângă București nu prevestește prin nimic obiectivul militar ascuns dincolo de coroana verde a pădurii. Nu la mult timp după ce mașina se pierde în desișul vegetației irizată de strălucirea picăturilor de rouă, doi ochi electronici plasați strategic te iau în colimator de sub coroana unui copac. Un prim rând de bariere și o parcare neîncăpătoare sunt dovada că liniștea pădurii nu reprezintă decât un camuflaj pentru o activitate ce trebuie ferită de ochii curioșilor. Două rânduri de garduri, primul dintre ele împănat cu sârmă ghimpată, camere de supraveghere instalate la intervale calculate matematic și o baricadă activată în fața porților de acces sunt suficiente elemente din care un iubitor de drumeții în pădure ar putea deduce cu ușurință că nu a nimerit tocmai la o pensiune amplasată în mijlocul naturii, nici la un cinema în aer liber.

Anticipând că nu ne vom putea bucura ochii cu priveliștea de dincolo de garduri, ne anunțasem vizita

cu ceva timp înainte, astfel încât ofițerul de serviciu de la poartă nu ne-a îndrumat în direcția din care venisem, ba chiar ne-a pregătit cartelele electronice de acces, în vreme ce noi așteptam cu răbdare un însoțitor. **Plutonierul adjutant Mihaela Voicu**, consilierul comandantului pentru problemele maiștrilor militari și subofițerilor, nu s-a lăsat mult timp așteptat, astfel încât în câteva minute lăsam în urmă turnichetii metalici și reci de la poartă.

Un militar din pază înarmat, un foișor la umbra căruia câteva cadre militare se bucură de aerul proaspăt al dimineții și o bisericuță în curs de construcție sunt elementele de decor ce fac notă discordantă cu blocul din beton, conceput și construit conform necesităților și rigorilor unei unități militare.

"Foișorul reprezintă locul de relaxare al oamenilor din tură, a celor care lucrează în subteran. La bisericuță mai e de construit, dar deocamdată resursele bugetare nu ne permit finalizarea ei, chiar dacă majoritatea dintre noi am direcționat procentul de 2% din impozit pentru a fi folosit în acest scop", răsună ca un ecou înăbușit de liniștea din jur explicațiile însoțitorului nostru.

Misiuni

Comandorul Adrian Codi, comandantul Centrului de Operații Aeriene, ne întâmpină cu amabilitate și cu disponibilitatea necesare pentru a ne sprijini în demersul nostru de documentare. Nenumăratele telefoane, ordonate pe un colț al biroului, fiecare cu scopul și rolul lui, încep să sune unul după altul. Convorbiri scurte, directe, în română sau engleză, în funcție de culoarea receptorului și, pentru câteva momente avem straniul sentiment că ultimul lucru de care va avea vreme comandorul este vizita noastră. Încet, încet, numărul apelurilor se reduce și prin geamul întredeschis se pot auzi trilurile zburătoarelor din pădure. "E frumos aici, relaxant... până încep să sune telefoanele", încearcă să destindă atmosfera comandorul Codi. În scurt timp descoperim în vocea interlocutorului siguranța profesionistului, mentalitatea învingătorului, cultura omului pentru lucrurile făcute cu simț de răspundere, respectul pentru partenerii de dialog și, nu în ultimul rând, grija pentru subordonați.

"Indiferent de organizarea structurală, care a suferit de-a lungul timpului diferite modificări de formă, obiectivele de fond ale AOC au fost și vor rămâne întotdeauna aceleași. Astfel, misiunile de bază constau în supravegherea și managementul spațiului aerian național și executarea serviciilor de luptă Poliție Aeriană, Intervenție Umanitară, Supraveghere Electronică și Supraveghere NBC", ne-a introdus în subiect comandorul Codi.

Apoi a continuat expunerea: "Dintotdeauna, deziderate majore de interes au constat în modernizarea dotării tehnice și în pregătirea permanentă a personalului. Din fericire, toată aparatura de supraveghere a spațiului aerian este nouă sau în curs de înnoire sub toate aspectele: calitate, fiabilitate, performanță. Este vorba, desigur, de locația unde se realizează imaginea aeriană recunoscută – RAP (Recognised Air Picture), prin supravegherea centralizată a spațiului aerian. Iar personalul care încadrează complexele și instalațiile din dotare are o pregătire ireproșabilă, aplică o metodologie de lucru complet nouă, potrivit standardelor NATO în materie".

Invitația de a merge la fața locului pentru o imagine reală a venit firesc, iar noi am acceptat-o instantaneu. Câteva rânduri de scări coborâte și ne aflăm într-un buncăr subteran. Coridoare ce încep și se termină cu uși grele de oțel, un loc imposibil de anticipat din exterior. În fiecare încăpere se intră și se iese, exclusiv prin bifarea electronică a cartelei de acces.

În alertă permanentă

Centrul de Raportare și Control (CRC) este desprins din alt film decât cele cu care suntem obișnuiți într-o unitate oarecare. Stații de lucru moderne, ergonomice, operatori a căror medie de vârstă nu depășește 30 de ani. Monitoarele sunt colorate de traseele avioanelor aflate în zbor în zona de responsabilitate a României. Pe un perete uriaș este proiectată situația aeriană militară. Un limbaj codificat prin cifre, litere, semne și culori schimbă permanent situația aeriană afișată și impune în fiecare moment luarea unei decizii. Operatori de inițializare și identificare a traiectelor, operator pentru

controlul radarelor de la distanță, operatori destinați controlului armelor. Dialogurile se poartă exclusiv în engleză. Nimeni nu pare interesat de prezența noastră acolo. Fiecare își vede în continuare de ceea ce are de făcut, cu maximă concentrare.

Dacă am compara AOC cu o entitate organică, atunci cu siguranță că CRC-ul reprezintă creierul sistemului, în condițiile în care conexiunile neuronale sunt asigurate de acțiunile operatorilor.

"Avem un TANGO SCRAMBLE (exercițiu de antrenament de Poliție Aeriană) în desfășurare. Ținta a fost inițializată la și 3 minute. Am raportat situația la CAOC (Centrul Combinat de Operații Aeriene) Larisa și s-a dat ordinul de decolare a avioanelor de vânătoare pentru interceptarea țintei", raportează **locotenent-comandorul Dumitru Bucatariu**, șeful turei – master controller –, momentul și situația exercițiului. "Timpul de reacție pe care îl avem la dispoziție din momentul descoperirii unei aeronave neautorizate este de maxim 4 minute. În acest interval trebuie să identificăm aeronava și să luam o decizie. Din momentul transmiterii ordinului, piloții care execută serviciul de luptă Poliție Aeriană au la dispoziție 15 minute să decoleze. Confirmarea ordinului de decolare în asemenea situații este dată de către CAOC Larisa, structură căreia i se subordonează serviciul de luptă Poliție Aeriană executat de România pe timp de pace", ne-a explicat șeful turei algoritmul traseelor ce prindeau viață în imaginea proiectată pe peretele imens aflat în fața operatorilor.

Între timp, aeronava ce inițiase un traseu neautorizat de pe Otopeni, fusese aterizată sub escorta MiG-urilor decolate de la Câmpia Turzii. Exercițiul desfășurat în spațiul aerian fusese unul reușit din toate punctele de vedere. La sol, urma să aibă loc o serie de proceduri specifice privind asigurarea măsurilor de securitate în astfel de cazuri. Operatorii din CRC își încheiaseră misiunea în privința exercițiului. Nu însă și treaba. Tura era abia la început, iar simbologia comună statelor membre NATO încheia într-un puzzle dedicat specialiștilor traseele aeronavelor ce brăzdau peretele din fața operatorilor cu o frecvență desprinsă parcă din filmele de acțiune.

"Capitolul Poliție Aeriană este extrem de important și-l tratăm cu foarte multă seriozitate. Încă din momentul aderării la Alianță ne-am declarat apți de această capabilitate. De fapt, Poliția Aeriană nu este un serviciu tocmai nou pentru Forțele Aeriene Române. Deși el a fost executat sub diferite forme, în funcție de contextul politic la diferite intervale de timp, noi avem și continuăm o tradiție bună în acest domeniu. De fapt, încă de la aderare, ne-am încadrat în toate baremele impuse de Alianță din acest punct de vedere. Suntem apți să decolăm pentru orice intervenție în spațiul aerian al țării noastre, atunci când situația o impune. Un aspect ce trebuie evidențiat este faptul că serviciul de luptă Poliție Aeriană executat de Forțele Aeriene Române este direct subordonat comandamentelor operative regionale și centrale ale NATO din Europa. Sub acest aspect, suntem capabili să acționăm întocmai cum ne-o cere și în momentul în care ne-o cere Alianța! Și vom fi întotdeauna gata de acțiune, întrucât piloții de pe avioanele de vânătoare MiG-21 LanceR practică în instruirea lor de zi cu zi aceste proceduri", a completat comandorul Codi expunerea.

Comandorul Adrian Codi, comandantul AOC

Locotenent-comandorul DumitruBucatariu, master controller

Un organism complex, în continuă transformare

În spatele operatorilor din Centrul de Raportare și Control, printr-o fereastră de termopan cât un perete, se pot vedea ca într-o radiografie "organele interne" – componentele hardware ale sistemului. Servere de foarte mare capacitate procesează în timp real datele primite.

Deasupra, "la lojă", identificăm aparatul vizual, amplasat central și purtând denumirea de tura pentru operații curente. "De aici se monitorizează dinamica tuturor activităților, indiferent dacă este vorba de serviciul de luptă Intervenție Umanitară, de un zbor de antrenament sau de un zbor comercial al operatorilor civili. Avem operatori destinați supravegherii traficului aerian militar (OAT – Operațional Air Trafic) și operatori destinați supravegherii traficului aerian civil (GAT – General Air Trafic). Responsabilitatea este foarte mare, deoarece trebuie să știm totul despre orice aeronavă aflată în spațiul aerian național. Avem nevoie de toate informațiile pentru a putea gestiona corect orice fel de situație ce ar putea interveni. În acest scop, colaborăm cu ROMATSA, în cadrul căreia funcționează grupe militare pentru coordonarea traficului aerian militar cu cel civil, ne lămurește **comandorul Marian Iacob**, șeful turei pentru operații curente și unul dintre veteranii Centrului.

Cu privire la nivelul de conectare în Sistemul Integrat de Apărare Aeriană al NATO (NATINADS) există trei aspecte distincte: cel tehnic, cel de pregătire profesională și cel al procedurilor care trebuie puse în aplicare.

"Sub toate aceste aspecte, suntem integrați sută la sută în NATINADS! Dotarea noastră tehnică este la nivelul sistemelor similare din cadrul Alianței. Conexiunile pe care le avem cu structurile NATO sunt foarte bune, iar avantajul principal al acestei conexiuni îl reprezintă faptul că există un limbaj unic la nivelul Alianței. Dispunem de legături directe de informare între noi și alte locații similare din partea de sud-est a flancului european al Alianței. De asemenea, pregătirea navigatorilor se realizează efectiv după metodologia și procedurile specifice NATO", ne dezvăluie comandorul Codi modul de comunicare al sistemului cu structurile similare din cadrul Alianței.

Sistemul integrat de comandă control (ICC) reprezintă următoarea "piesă" ce urmează să completeze facilitatea Centrului de Operații Aeriene. Aici se vor defini și se vor transmite în timp real ordinele de luptă și misiunile. Practic, toate unitățile operative din Forțele Aeriene vor fi conectate într-o rețea care folosește o aplicație de comandă control modernă, la standard NATO.

Flight Data Exchange (Administrarea Cererilor de Zbor) poate fi considerat inima sistemului de supraveghere aeriană. Aici se reglează, practic, "fluxul sangvin al organismului", adică traseele de zbor. În baza unei aplicații computerizate, se colectează cererile de zbor ale tuturor entităților implicate în această activitate. De la Forțele Aeriene, Forțele

Instantaneu din Centrul de Raportare și Control

Navale, SRI, Ministerul Administrației și Internelor, până la aviația sportivă, aviația utilitară, sau operatorii comerciali. Până la prânz se colectează și se procesează în mod automat toate cererile pentru ziua următoare. Incompatibilitățile sunt rezolvate de un operator cu ajutorul unui sistem dedicat special. Cererile sunt trimise spre aprobare șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, apoi sunt transmise către toate structurile conectate. Se urmărește ca în viitor toate planurile de zbor să fie depuse într-o rețea unificată civil-militară, conform cerințelor EUROCONTROL, organismul european specializat în activitatea de control a traficului aerian. Toată această activitate este coordonată de doi operatori în timpul unei ture. Noi am găsit în post pe **plutonierul Andreea Dumitru** și pe **p.c.c. Irina Vameșu**, coordonate de **locotenent-comandorul Virgil Aionoaiei**, șeful biroului.

Comandorul Marian Iacob, șef tură operații curente

Sistemul senzorial al acestui organism ce-și dovedește complexitatea odată cu vizitarea fiecărei încăperi, l-am identificat în cadrul biroului meteo. Aici se colectează toate informațiile referitoare la mediul înconjurător, informații de bază necesare oricărei entități pentru autoapărare. Concret, este vorba de datele privind situația meteo la nivel național.

"Colectăm toate informațiile meteo care sunt transmise de la bazele aeriene și introducem aceste date în sistemele naționale și internaționale. De asemenea, primim de la ANM (Agenția Națională de Meteorologie) fotografii din satelit și imagini radar prin care se observă evoluția sistemelor noroase. Supravegherea evoluției vremii se realizează prin intermediul sistemului de radare și cu ajutorul hărților de suprafață. Dispunem, de asemenea, de hărți de prognoză, cu ajutorul cărora putem genera hărți cu previziuni pentru anumite perioade de timp. Cu sprijinul ROMATSA putem oferi informații asupra condițiilor meteo pentru zborurile militare internaționale, precum și prevederi de aterizare pentru aerodromurile de interes", ne-a explicat **maistrul militar clasa I Dumitru Deaconeasa**.

Instantaneu din cadrul biroului meteo

Componenta umană, sufletul sistemului

"Satisfacția profesională reprezintă o componentă motivațională extrem de puternică pentru oricine lucrează în cadrul AOC. Sunt puține structuri în sistemul militar unde implicarea se produce din plăcere, nu din obligație sau necesitate. Relaționezi în fiecare zi cu specialiști din diferite structuri NATO. Tot timpul înveți ceva nou. Aici simți cu adevărat că faci parte dintr-o armată membră NATO" – căpitan Răzvan Marinescu

Oricât de bine utilat și tehnologizat sau informatizat ar fi un sistem, indiferent care ar fi nivelul aplicațiilor software, sufletul unei astfel de entități nu poate fi reprezentat decât de componenta umană.

Atunci când se vorbește de componenta umană, în cadrul AOC se au în vedere mai multe aspecte. Unul din acestea se referă la pregătirea de bază pe care trebuie să o aibă un aspirant la o funcție în Centrul de Operații Aeriene. Ea trebuie să-și aibă un fundament în pregătirea acumulată în instituția de învățământ absolvită, fiind apoi perfecționată prin cursuri de specialitate organizate atât în cadrul instituțiilor militare de învățământ, cât și în unități sau chiar în Centrul de Operații Aeriene.

"În momentul de față, menținem o strânsă legătură cu toate instituțiile militare de învățământ, pentru ca, împreună, să putem găsi soluția cea mai bună privind programa și procesul de învățământ, potrivit cerințelor funcțiilor din statul de încadrare al AOC. Nu ne limităm însă la aceasta. Spre exemplu, un bun ofițer de radiolocație, care în cadrul Centrului de Operații Aeriene va ocupa o funcție în cadrul compartimentului de supraveghere aeriană, va avea nevoie de o pregătire suplimentară pentru cunoașterea modului de lucru cu aparatura de supraveghere aeriană automatizată. Prin analogie, un navigator cu dirijarea, oricât de pregătit și talentat ar fi, are nevoie să cunoască specificul dirijării la interceptare de la aparatura automatizată și procedurile standard NATO care se aplică în AOC. În acest sens, avem organizată o sală de antrenamente destinată cunoașterii specificului muncii cu aparatura automatizată de comandă-control. Dotată cu un simulator interactiv a situației aeriene recunoscute, fapt ce permite familiarizarea și antrenarea celor care urmează să încadreze o funcție în cadrul AOC. Nu lipsește din sala de pregătire documentația specifică. Acest lucru are o dublă utilitate: asigură personal pregătit să lucreze în cadrul Centrului de Operații Aeriene, dar și în structuri ale sistemului de comandă-control al NATO", am aflat de la comandorul Codi.

Din păcate, în urma restructurării care a avut loc în cursul anului trecut, funcțiile de instructori destinate pregătirii personalului au fost desființate. Acest fapt îngreunează serios procesul de pregătire și evaluare atât de necesar și atât de important în cadrul AOC, așa cum am văzut în rândurile de mai sus.

Mai ales că, de curând, România a acceptat să participe cu operatori în cadrul programului AWACS, ceea ce înseamnă că vor fi selecționați oameni din cadrul AOC pentru a deveni membri în echipajele AWACS.

Colaborarea cu structurile NATO

Centrul de Operații Aeriene are o relație specială cu conducerea NATO, cu structurile similare din celelalte țări membre ale Alianței. La toate nivelurile există contacte directe sub raport profesional și nu numai. Ce înseamnă acest lucru? Ofițeri din AOC se află în permanență în anumite grupuri de lucru NATO, îndeplinesc misiuni specifice și se familiarizează cu politica generală de apărare aeriană a spațiului propriu Alianței. De asemenea, există legături permanente cu Centrul de Operații Aeriene Combinate (CAOC) în a cărui responsabilitate operațională se află țara noastră. Deci, și la nivel de politică militară, și la nivel de execuție, conlucrarea AOC cu NATO este foarte bună, cum la fel sunt și aprecierile de care se bucură oamenii sub aspect profesional din partea aliaților noștri.

Acest lucru este confirmat de **colonelul Thodas**

Giorgios, un personaj pe cât de carismatic, pe atât de bine pregătit din punct de vedere profesional. Mandatul colonelului Giorgios în cadrul AOC a debutat în vara anului 2007 și se întinde pe o perioadă de 3 ani, în baza

"Aici totul se desfășoară în timp real. Lucrul în echipă reprezintă secretul lucrului bine făcut în cadrul AOC. Satisfacția profesională justifică sacrificiile făcute pentru a urma o carieră militară" – plutonier major Gabriela Manea, operator cu identificarea traiectelor

Colonelul Thodas Giorgios, ofițer de legătură și coordonator ATO

unui protocol de colaborare încheiat între Guvernul Elen și Guvernul României. Colonelul Giorgios este ofițer de legătură și coordonator Air Tasking Order (ATO) între Forțele Aeriene Elene și Forțele Aeriene Române. Totodată, aliatul din Grecia este și asistentul comandantului Centrului de Operații Aeriene în problemele de planificare a misiunilor aeriene. În prezent, aliatul din Grecia își desfășoară activitatea în cadrul Biroului Planuri Curente unde, împreună cu o echipă foarte valoroasă, întocmește toate documentele de planificare a misiunilor aeriene. De asemenea, sprijină echipa României pe timpul desfășurării exercițiilor NATO, contribuind la aplicarea procedurilor standard de operare. Nu în ultimul rând, colonelul Giorgios contribuie la pregătirea personalului AOC pentru cunoașterea și exploatarea aparaturii ICC –

"Activitatea mea în cadrul AOC a reprezentat o mare provocare și sunt extrem de mândru de faptul că am putut contribui la familiarizarea personalului acestei structuri cu documentele și procedurile NATO. Este, poate, cea mai importantă realizare a carierei mele. Mă bucur că am descoperit aici oameni foarte bine pregătiți, dornici să acumuleze informații noi, foarte receptivi. În aceste condiții a fost ușor să lucrăm ca o echipă.

Din punct de vedere social, pot spune că am descoperit în România o a doua casă, iar în personalul Centrului o a doua familie. Nu credeam când am acceptat acest post că voi ajunge să regret că timpul trece prea repede și voi fi nevoit să mă despart la un moment dat de această țară, de prietenii și de colegii de aici.

Aș dori să transmit și pe această cale mulțumirile mele întregului colectiv pentru profesionalismul de care dă dovadă și pentru sprijinul pe care mi l-a acordat și mi-l acordă pentru a-mi putea îndeplini misiunea cu succes. Mulțumesc în mod special echipei mele, formată din **comandor Marian Iacob, maior Relu Boraciu și plutonier major Alina Delibaș**. Și, nu în ultimul rând, **comandorului Adrian Codi**, comandantul AOC."

Un mediu de lucru dotat cu aparatură de ultimă generație. Colaborare permanentă cu specialiști din diferite structuri NATO. Serviciu de luptă executat sub comandă NATO. Perspectiva personalului de a accede în diferite funcții din structurile NATO. Posibilitatea evoluției în carieră. Munca în echipă. Oameni la care descoperi satisfacția profesională, sentimentul că aparții unei organizații, nu că sunt prizonierii sistemului și propriilor scări de valori.

Acesta este rezumatul destinat celor care, în criză permanentă de timp, nu reușesc să citească rândurile de mai sus despre entitatea Forțelor Aeriene Române aflată în avanposturi, în relația țării noastre cu Alianța Nord-Atlantică.

Maistrul militar Dan Răuță este operator la punctul de comandă al radarelor la distanță. Din acest loc, maistrul Răduță poate prelua comanda radarelor, pentru a comprima lanțul de execuție și a scurta timpul de decizie în cazul în care situația aeriană o impune

SCHIMB DE EXPERIENȚĂ

Maior Adrian ENĂCHESCU

În perioada 04–06 iunie 2009, Universitatea Națională de Apărare ,,CAROL I" a primit vizita de studii a unei delegații de la Colegiul de Comandă al Armatei a 2-a Artilerie și Rachete Strategice din Republica Populară Chineză.

La solicitarea atașatului chinez al apărării acreditat la București, în data de 05 iunie 2009, în cadrul programului vizitei au fost incluse o vizită și o prezentare a Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer.

Delegația chineză, formată din cursanți cu grad de colonel superior, a fost condusă de comandantul academiei, **general-maior LI TILIN.**

Din partea Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer ,,General Nicolae Dăscălescu", a participat comandantul acesteia, **colonelul Dan Cavaleru** și ofițeri din comanda brigăzii.

Programul vizitei a inclus o prezentare a brigăzii, un scurt film despre activitățile unității și o vizită la sala de tradiții.

Comandantul academiei, generalul-maior LI TILIN, a apreciat ca fiind deosebit de utilă vizita și a remarcat importanța brigăzii în sistemul de apărare aerian al României.

Pentru modul excelent în care s-a desfășurat vizita la comandamentul marii unități de rachete sol-aer a Forțelor Aeriene Române, comandantul (rectorul) Universității Naționale de Apărare ,,Carol I" București, **general-locotenent profesor universitar doctor Teodor Frunzeti,** a transmis mulțumiri șefului Statului Major al Forțelor Aeriene.

18.03.1906 – ***Românul Traian Vuia a efectuat pe câmpul de la Montesson, Franța,* primul zbor mecanic *cu un aparat mai greu decât aerul, reușind să părăsească orice contact cu solul prin propriile mijloace de bord ale avionului. Traian Vuia devenea, astfel, realizatorul zborului mecanic complet***

06.01.1910 – **Primul român *care a obținut brevet de* pilot *a fost George Valentin Bibescu, la Școala de pilotaj Pau din Franța, condusă de Louis Bleriot. Era al 20-lea pilot brevetat al Franței. Mai târziu, George Valentin Bibescu a fost vicepreședintele Aeroclubului Român și președinte al Federației Aeronautice Internaționale***

17.06.1910 – **Primul zbor *al lui Aurel Vlaicu cu aeroplanul, pe o distanță de 50 de metri. În amintirea acelui moment de pionierat pentru aeronautica națională, ziua de 17 iunie a fost declarată în anii '60 Ziua Aviației Române***

27.10.1910 – ***Cunoscut în lume ca descoperitor al "Efectului Coandă", inginerul român Henri Coandă a expus la cel de-al II-lea Salon Aeronautic de la Paris primul avion cu reacție din lume***

REPERE ISTORICE ALE FORȚELOR AERIENE ROMÂNE

11.06.1910 – Se inaugurează *primul aerodrom* al aviației române la Chitila, inițiativă a avocatului Mihail Cerchez, înregistrată în 1909 la Tribunalul Ilfov. Aerodromul avea cinci hangare, tribune pentru public, clădiri administrative și ateliere pentru reparații și construcții de avioane. Aceste ateliere pot fi considerate *primul embrion de fabrică de avioane* din țara noastră. Cerchez a achiziționat din Franța licența cu planurile de construcție pentru avionul Henri Farman biplan, cu motor Gnome de 50 CP, model din care au fost construite, în atelierele de pe aerodromul de la Chitila, patru exemplare pentru armată, dintr-un total de 7.

Pe acest aerodrom, Mihail Cerchez a înființat și prima școală de pilotaj din țara noastră și, în acest scop, a adus în țară, din Franța, un avion Farman biplan, un avion Wright, un avion Demoiselle, pentru exerciții la sol și a angajat ca pilot-instructor de zbor pe francezul Charles Viallard și apoi pe aviatorul francez Molla. Deoarece Ministerul de Război a sistat sprijinul material acordat școlii, aceasta a funcționat doar un scurt timp.

01.04.1912 – A fost emis Înaltul Decret nr. 1953 prin care s-a înființat, pe aerodromul Cotroceni, Școala de Pilotaj sub conducerea maiorului Ioan Macri. La început s-au zburat avioane Farman, apoi Bleriot.

01.04.1913 – Aeronautica militară devine armă recunoscută, subordonată Comandamentului de Geniu.

22.06.1913 – Începând cu această dată, România s-a angajat în al doilea război balcanic. Aviația militară românească a participat la conflict cu două escadrile, executând misiuni de legătură și de recunoaștere îndepărtată.

19.01.1915 – S-a înființat *Școala de observatori aerieni*, candidații fiind selecționați din rândul ofițerilor de stat major.

15.08.1916 – România intră în Primul Război Mondial, angajând patru *Grupuri de Escadrile.*

16.09.1916 – Prima victorie obținută în luptă aeriană de către un echipaj românesc, format din locotenentul av. Panait Cholet și sergentul av. Ion Gruia.

07.02.1919 – Înrolat voluntar în aviația franceză, Romeo Popescu obține brevetul de pilot la Școala militară de la Istres, după care urmează cursurile Școlii Superioare de Aeronautică de la Pau, pe care o termină strălucit, clasându-se primul din 600 de piloți aviatori.

18.10.1920 – Regele Ferdinand a semnat Înaltul Decret nr. 4167, prin care a hotărât înființarea "Școlii de meseriași ai aeronauticii", prima școală pentru formarea tehnicienilor militari de aviație, cu sediul la Pipera. Durata studiilor era stabilită la 6 ani, din care 4 ani cursul inferior și 2 ani cursul superior.

01.01.1924 – A fost modificată organizarea aviației. În cadrul Ministerului de Război a fost creat *Inspectoratul General al Aeronauticii*, în fruntea căruia a fost numit prințul moștenitor Carol al II-lea. Unitățile de aviație și de aerostație s-au întregit cu cele de artilerie antiaeriană, iar serviciile Direcției Superioare Aeronautice s-au completat cu Serviciul Meteorologic, transferat de la Ministerul Agriculturii, și cu Aviația Militară.

06.08.1925 – Se înființează *prima uzină aeronautică română* constituită ca societate pe acțiuni, sub denumirea de Industria Aeronautică Română – IAR –, undeva la marginea Brașovului, în baza legii publicate în Monitorul Oficial din 26 iunie 1925. Uzina

1930 – Elie Carafoli și inginerul francez Lucien Virmoux realizează proiectul avionului IAR-11 CV-C1

Avionul de vânătoare IAR-16, realizat în 1934

1926. Primele avioane Morrane Saulnier construite în licență la Brașov

Avion ICAR Universal fabricat la ICAR în 1934

09.07.1911 – **Cel dintâi brevet de pilot *militar din România este obținut de sublocotenentul Ștefan Protopopescu pe aerodromul de la Chitila***

28.01.1914 – **Elena Stoenescu Caragiani *a absolvit cursurile Școlii de pilotaj, obținând brevetul de pilot nr. 1.591 din partea FAI, – Aero-Clubului Franței, devenind prima femeie pilot din România. S-a numărat printre primele zece femei brevetate din lume***

09.03.1916 – ***A fost brevetat (brevet militar nr. 82) pilot locotenentul dr. Victor Anastasiu, primul medic român (și al doilea din lume) care a obținut acest titlu***

1928 – ***Smaranda Brăescu este prima femeie din România care a obținut la Berlin brevetul internațional de parașutist, fiind posesoarea a două recorduri mondiale de altitudine***

se compunea din fabrica de motoare de avioane, fabrica de celule și fabrica de accesorii.

05.06.1932 – A luat ființă, prin decret-lege, Subsecretariatul de Stat al Aerului, în care intrau aviația militară, aviația civilă, aerofotogrametria și meteorologia.

21.07.1935 – S-a inaugurat, la București, Monumentul Eroilor Aerului, ridicat în memoria aviatorilor români căzuți la datorie. Autoarea lucrării – sculptorița Lydia Kotzebue. Pe monument sunt inscripționate numele aviatorilor care și-au sacrificat viața în luptă sau în timp de pace pentru gloria aripilor românești.

1938 – La inițiativa și sub președinția colonelului dr. aviator Victor Anastasiu, a avut loc *primul Congres Național de Medicină Aeronautică* și Navală.

22.06.1941 – România intră în al Doilea Război Mondial. Aviația angajează încă din primele zile 50 de escadrile, dintre care 17 de vânătoare, 15 de bombardament, 7 de observație, 3 de recunoaștere îndepărtată, 6 de legătură, una de transport și una sanitară. Personalul navigant se ridica la 1.947 persoane (1.066 piloți, 386 observatori aerieni, 129 telegrafiști, 83 mecanici de bord și 284 trăgători aerieni). Cea mai importantă structură de front a Aviației Militare a fost, pentru anii 1941–1942, Gruparea Aeriană de Luptă, devenită, din 1943, Corpul Aerian Român.

15.01.1942 – S-a înființat *Școala Specială pentru zborul fără vizibilitate și radio-ghidat*, cu baza pe Popești-Leordeni. Școala dura patru luni, avea un program de zbor de 100 de ore pentru fiecare pilot cursant și era dotată cu avioane Focke Wulf-58, Dornier 17, Savoia Marchetti 79 și Heinkel 111.

01.08.1943 – A avut loc primul mare bombardament al aviației strategice a Statelor Unite asupra României. Sistemul defensiv româno-german, format din baterii de artilerie antiaeriană, escadrilele de vânătoare și baloane de obstrucție a fost deosebit de eficient, doborând 36 de bombardiere B-24 *Liberator*.

26.01.1945 – În București s-a înființat *Centrul de instrucție al aviației*, subordonat Comandamentului Aviației, prin desființarea Comandamentului școlilor și centrelor de instrucție ale aeronauticii, a Școlii de ofițeri de aviație, a Centrului militar de pilotaj și a Centrului de trageri și bombardament.

15.06.1946 – A fost desființat Subsecretariatul de Stat al Aerului, locul său fiind luat de Inspectoratul General al Aeronauticii, Centrul de Instrucție Aeronautică și Centrul de Instrucție al Artileriei Antiaeriene.

01.02.1948 – Centrul de Instrucție al Aviației s-a mutat de la Mediaș la Tecuci, având comandant pe comandorul Mihai Călinescu.

15.02.1949 – Comandamentul Aeronauticii a primit denumirea de Comandamentul Aviației. S-a trecut la organizarea aviației militare pe regimente și batalioane de deservire aerodrom.

10.04.1949 – Prin ordinul ministrului forțelor armate, a fost înființat Comandamentul Apărării Antiaeriene a Teritoriului (C.A.A.T). Nucleul de constituire l-a format Direcția Apărării Antiaeriene a Teritoriului, aparținând Secretariatului General pentru Trupe din M.A.I. Primul comandant al noului organism a fost numit generalul-locotenent Paul Alexiu.

15.10.1950 – A fost înființată Școala Militară de Ofițeri Meteo.

27.02.1951 – S-a înființat, la Ianca, *prima divizie de aviație reactivă*, având în frunte pe colonelul Vasile Cozma. Comandanții celor trei regimente – 11, 12 și 14 – erau maiorii Ion Deac, Ștefan Gheorghiu și Aurel Răicanu. Divizia a fost dotată cu 120 de avioane IAK-17D și IAK-23, câte 40 pentru fiecare regiment.

20.06.1951 – În tabelele cu specialități militare a fost înscrisă și cea de ofițer de radiolocație.

17.04.1953 – Prin Hotărârea nr. 1165/ 17.04.1953 a Consiliului de Miniștri al Republicii Populare Române s-a decis înființarea "Atelierului Central de Aviație" în comuna Vasile Roaită, azi în Bacău, ca "Uzina de Reparații Avioane". S-au construit primele trenuri de aterizare și echipamente hidro-pneumatice de aviație din țară. Peste 2.500 aeronave sunt echipate cu trenuri de aterizare și instalații hidro-pneumatice fabricate de AEROSTAR, denumirea fabricii începând cu 1991. S-au fabricat peste 1.800 avioane IAK-52. În decursul timpului s-a

IAR-24 a fost un avion realizat în licență, pentru misiuni de curierat și acrobație aeriană

1949. Sub conducerea ing. Radu Manicatide, la Brașov se construiește avionul IAR-811

IAR-80 a fost principalul avion de vânătoare folosit de aviația română în al II-lea război mondial

1971. Începe programul de fabricație sub licență al elicopterului IAR-316B

1930 – **Primul avion românesc de vânătoare, *proiectat de inginerul Elie Carafoli, devenit cunoscut pe plan mondial și membru al Academiei Române, împreună cu inginerul francez L. Virmoux, a fost construit de Industria Aeronautică Română – Brașov, fost IAR-CV-11***

06.03.1931 – ***Oficiul de Invenții al României a brevetat invenția lui Hermann Oberth "Procedeu de dispozitiv de combustie rapidă". În același an a luat startul, de pe coasta Mării Baltice, prima rachetă cu combustibil lichid construită după concepția profesorului din Mediaș***

1936 – ***Virginia Dutescu devine* prima româncă instructor de zbor *datorită brevetului de pilot obținut la Școala de Pilotaj Mircea Cantacuzino și cel de zbor la Strejnic, lângă Ploiești***

01.04.1938 – ***A luat ființă Centrul de Instrucție al Apărării contra Aeronavelor, dislocat în cazarma Ghencea, comandant fiind maiorul Ion Bungescu, viitorul general***

reparat un număr de peste 3.500 aeronave și 6.000 motoare turboreactoare. Specialiștii AEROSTAR au predat la zbor peste 10 avioane prototip. La Bacău s-a construit prototipul IAR-93, primul avion de luptă postbelic românesc.

25.07.1955 – S-au înființat Trupele Radiotehnice.

01.10.1959 – A început școlarizarea piloților pentru transportul aerian civil, în cadrul Școlii Militare de Ofițeri de Aviație "Aurel Vlaicu". Absolvenții primeau gradul de locotenent în rezervă.

02.1962 – A plecat la Krasnodar, în URSS, prima grupă de piloți pentru trecerea la zborul de avioane MiG -21 F-13.

01.10.1964 – Școala Militară de Maiștri de Aviație "Traian Vuia" din Mediaș a început să pregătească personal tehnic pentru TAROM.

17.01.1967 – TAROM a executat *primul zbor transatlantic* cu pasageri la bord, pe ruta București-Havana.

01.10.1971 – S-a înființat la Boboc–Buzău, Școala Superioară de Aeronautică Civilă, director fiind colonelul Aurel Pruia.

1972 – A fost fondată fabrica AVIOANE CRAIOVA SA, în scopul producerii și furnizării de avioane militare pentru Forțele Aeriene Române. Compania este cunoscută mai ales pentru producția avionului de antrenament IAR-99 ȘOIM.

1974 – La Ghimbav, Brașov, se semnează contractul de fabricare a elicopterelor IAR-330 Puma pentru versiunile H(militar), G (civil) și VIP.

31.10.1974 – Primul avion de vânătoare cu reacție românesc, IAR-93, construit în colaborare cu Iugoslavia, a efectuat întâiul său zbor, pe aerodromul Bacău, zbor încheiat cu succes. Atât aparatul, cât și omul de la manșă – căpitan-comandor Gheorghe Stănică – au îndreptățit speranțele într-o aeronavă militară performantă., care se bucură și astăzi de unanime aprecieri.

25.01.1979 – Au sosit în țară, la Regimentul 57 Aviație Vânătoare-Interceptare, cu baza pe aerodromul Mihail Kogălniceanu, *primele două avioane MiG-23 UB* (de școală, cu dublă comandă).

30.01.1980 – S-a constituit Grupul de Aviație Român "Sirius", care avea ca obiectiv înființarea Școlii Naționale de Aviație Militară din Angola (ENAM), la comanda căruia a fost numit generalul-maior Aurel Niculescu. Cele 140 de cadre selectate pentru a acoperi toate funcțiile din organigrama școlii au urmat cursuri de metodica predării în limba portugheză. Misiunea s-a întins pe o perioadă de doi ani.

1982 – S-a construit cel dintâi avion de transport de pasageri cu reacție, ROMBAC 1-11, la Întreprinderea de Avioane București.

02.03.1990 – Datorită unei Hotărâri a Guvernului României, se înființează *Muzeul Aviației*, prestigioasă instituție de cultură, educație patriotică și propagandă tehnico-științifică, structură de referință a Forțelor Aeriene. Zestrea muzeistică a instituției cuprinde 24 de colecții și 5 arhive documentare, cuprinzând un total de peste 15.000 de titluri care au aparținut pionierilor aeronauticii românești și mondiale, peste 20.000 de volume de specialitate, precum și un parc cu 62 de piese muzeistice.

30.11.1993 – Înființarea Statului Major al Aviației și Apărării Antiaeriene.

11.08.1995 – Se înființează Academia Forțelor Aeriene "Henri Coandă", instituție care continuă activitatea Institutelor Militare de Aviație "Aurel Vlaicu", de Radiolocație "Avram Iancu" și de Artilerie și Rachete Sol-Aer "General Bungescu".

1969. Se fabrică în serie, sub licență, avioanele BN-2

Avionul de școală și antrenament IAR-823

IAK-52 este folosit de școala de ofițeri de aviație pentru faza de pregătire a viitorilor piloți

1978. În Anglia se semnează, cu consorțiul British Aerospace, contractul de fabricare în comun a avionului mediu curier BAC_1-11

THE NEXT GENERATION

plt.maj Sorin NAFTOIU

1940 – ***La inițiativa Marinei Știrbey, membră a Comitetului de Conducere a Crucii Roșii Române, s-a înființat* prima escadrilă sanitară militară. *Din componența acestei escadrile, mai târziu denumită "Escadrila Albă", au făcut parte Mariana Drăgescu, Nadia Russo, Virginia Thomas și Virginia Duțescu***

13.02.1944 – ***Căpitanul Alexandru Șerbănescu a fost numit comandant al Grupului 9 Vânătoare. Pentru victoriile dobândite fusese deja decorat cu "Virtutea Aeronautică", "Crucea de Fier" clasa I și cu cea mai înaltă distincție militară de război, Ordinul "Mihai Viteazul"***

14.03.1958 – ***Locotenent-colonel Nicolae Borzea este primul român care zboară, în țară, avionul de vânătoare supersonic MiG-19. Tot el va fi și cel ce va depăși viteza sunetului, cu același tip de avion***

1981 – **Zbor cosmic *cu o durată de 8 zile la bordul navetei "Soiuz-40" și laboratorul spațial "Saliut-6" al românului Dumitru-Dorin Prunariu***

23.08.1995 – Primul zbor cu avionul MiG-21 LanceR.

13-24.10.1997 – Primul zbor transatlantic al unei aeronave C-130 Hercules, aparținând Forțelor Aeriene Române. Cele două echipaje românești care au trecut Oceanul Atlantic au fost comandate de căpitan-comandorii Florin Călin și Florin Costache.

26.05.1998 – Prezentarea oficială a primului prototip al elicopterului IAR-330 PUMA, modernizat cu sistemul SOCAT.

10.07.1998 – Intră în exploatare primul sistem radar FPS-117.

10.02.1999 – A fost inaugurat Centrul Operațional de Supraveghere Aeriană (ASOC).

04.02.2000 – Au început zborurile avioanelor C-130 Hercules în cadrul misiunii ISAF. Pregătiri intense în vederea participării la exercițiul multinațional "STRONG RESOLVE 2002", din Polonia.

01.2001 – A fost inaugurată *prima bază aeriană integrată* din Armata României – Baza 86 Aeriană Feteşti.

29-30.01.2002 – Aeronave C-130 Hercules au efectuat *transportul primului contingent* de militari români în misiune de luptă în Afganistan.

01.09.2002 – Intră în funcțiune Comandamentul Operațional Aerian Principal (COAP).

11.2002 – Definitivarea configurației și a softului pentru avionul de antrenament avansat IAR-99 ȘOIM.

03.2004 – Implementarea primului radar prototip de tipul GAP FILLER.

01.08.2004 – Ca urmare a procesului de transformare și redimensionare din cadrul Forțelor Aeriene, Școala de Aplicație pentru Aviație își schimbă denumirea în Școala de Aplicație a Forțelor Aeriene și reunește cele trei categorii de arme specifice Forțelor Aeriene: aviație, artilerie antiaeriană și rachete sol-aer și radiolocație.

2005 – Forțele Aeriene Române, prin detașamentele "ALPHA" și apoi "BRAVO", au acționat în Bosnia și Herțegovina. Elicopterele IAR-330 Puma SOCAT, din Baza 90 Transport Aerian Otopeni, au reprezentat semnul credibilității operației "Althea" – prima misiune în teatrul de operații a Forțelor Aeriene Române.

04.2006 – România a preluat conducerea Aeroportului Internațional Kabul, din Afganistan, în calitate de LEAD NATION. A asigurat, timp de patru luni, conducerea aeroportului, coordonarea operațiilor aeriene zilnice, analiza și prognoza condițiilor meteorologice pentru asigurarea securității zborurilor, aprovizionarea, menținerea și îmbunătățirea comunicațiilor, asigurarea sprijinului logistic al operațiilor de procesare cargo și pasageri de pe aeroport.

01.08.-31.10.2007 – Forțele Aeriene Române au asigurat, timp de trei luni, Poliția Aeriană în Lituania, Estonia și Letonia. La misiune au luat parte piloții și personalul tehnic de deservire a celor patru MiG-21 LanceR, de la Baza 71 Aeriană Câmpia Turzii.

11.2007 – Semnarea contractului de achiziție a avionului de transport scurt/mediu curier C-27J Spartan.

Pagini realizate de Șeila DUMITRESCU

1974. Începe programul de fabricație sub licență a elicopterului IAR-330H

Avionul de antrenament SET X, realizat în 1932

IAR-99 ȘOIM este un avion proiectat și construit în România. Piloții militari îl utilizează pentru a învăța zborul pe avionul cu reacție

Avionul de vânătoare și bombardament IAR-93, avion reactiv subsonic, realizat de români în colaborare cu iugoslavii, între anii '70-'80

Franţa recondiţionează avioanele C-160 Transall

Ministrul francez al Apărării, Hervé Morin, a autorizat deblocarea a 100 de milioane de euro din bugetul achiziţionării avioanelor franceze A400M pentru modernizarea şi îmbunătăţirea a zece avioane de transport C-160 Transall, potrivit Aviation Week.

Decizia de recondiţionare a celor 10 C-10 va permite avioanelor Transall să fie operaţionale până în 2018, anul în care se aşteaptă ca toate aeronavele A400M să fi fost livrate Franţei, ca urmare a acordului dintre naţiunile partenere de a cumpăra avioane A400M, acord ce urmează să fie semnat la 1 iulie.

Forţele Aeriene Franceze operează 61 de aeronave C-160 din anul 1972, acestea având parte de o recondiţionare importantă în 1999. Franţa urmează să cumpere 53 de A400M pentru a înlocui flota de C-160.

aviationweek.com

F-35 pentru Forţele Aeriene Americane

Departamentul american al Apărării a operat o modificare în contractul acordat companiei Lockheed Martin, modificare în valoare de 2.1 miliarde de dolari, pentru a produce 17 avioane F-35 Lightning II în cel de-al treilea lot al producţiei iniţiale la cost scăzut (LRIP). Achiziţia include prima comandă internaţională de două avioane operaţionale F-35 pentru Marea Britanie şi unul pentru Olanda.

Statele Unite ale Americii şi alte opt naţiuni partenere plănuiesc să achiziţioneze 3.173 de aeronave F-35.

af.mil

RAF încheie 18 ani în teatrul de operaţii din Orientul Mijlociu

Trei VC10 ale Forţelor Aeriene Regale Britanice au zburat în formaţie deasupra RAF Marham din Norfolk, ca semn al încheierii celor 18 ani de operaţiuni în sprijinul forţelor de atac Tornado din Orientul Mijlociu.

Iniţial dislocate în 1991 în operaţiunea "Furtună în deşert", 9 avioane din escadronul 101 au primit baza de pe aeroportul King Khalid (Riyadh) din Arabia Saudită şi au sprijinit misiunile din prima zi a conflictului de pe 16 ianuarie.

Între 1992 şi 1997, escadronul 101 a avut peste 1200 de ieşiri, ca suport al Operaţiunii "Warden", misiuni în nordul Irakului. În mai 1997, detaşamentul a fost mutat din Incirlik, Turcia, în Maharraq, Bahrain, ca sprijin al Operaţiunii "Jural" (mai târziu Operaţiunea "Bolton") deasupra regiunii de sud a Irakului. În decembrie 1998, echipele s-au alăturat Operaţiunii "Vulpea deşertului" şi au executat lovituri aeriene împotriva ţintelor din sistemul aerian irakian.

Echipajele din escadronul 101 s-au implicat intens în Operaţiunea "Telic" şi a răsturnării regimului lui Saddam Hussein. În ciuda furtunilor de nisip şi a pagubelor din timpul atacurilor aeriene, escadronul a ajutat la evacuarea a peste 1000 de răniţi din spitalele din Cipru.

Din 2005, avioanele şi echipajele lor s-au mutat la Baza aeriană Al Udeid, de unde au zburat în misiunile lor finale cu aeronavele Tornado înainte să se întoarcă în Marea Britanie.

af.mil

Prinţii William şi Harry vor deveni piloţi de elicopter

Prinţul William, cunoscut şi ca locotenent Wales, urmează un curs de antrenament pentru a se califica ca şi pilot de căutare şi salvare al Forţelor Regale Aeriene ale Marii Britanii, în timp ce fratele său, Prinţul Harry, cunoscut ca locotenent Wales, se antrenează şase luni ca să devină pilot militar de elicoptere.

Ambii fraţi de sorginte regală urmează antrenamentele de zbor la Şcoala Foţelor Aeriene Regale de Elicoptere de la Shawbury, în Shropshire.

William, 26 de ani, pilotează elicoptere Griffin. Antrenamentele de zbor ale RAF, pe care Prinţul William le urmează, sunt compuse din zbor efectiv şi lecţii de sol esenţiale echipei de zbor.

Harry, 24 de ani, a servit timp de 10 săptămâni în Afganistan anul trecut, în calitate de controlor de trafic aerian. În prezent, se antrenează ca pilot militar şi aspiră să devină pilot operaţional în prima linie a frontului.

raf.mod.uk

Spectacol aerian internaţional al echipei Waddington a Forţelor Regale între 4 şi 5 iulie 2009

Spectacolul din acest an celebrează aniversarea a 60 de ani de la formarea NATO şi plănuieşte să includă aeronave reprezentative din toate naţiunile NATO, fie în zbor, fie într-o expoziţie statică.

Se speră ca Forţele Aeriene Indiene să revină, de data asta cu MiG-urile 29, echipa naţională poloneză, "The Orliks" să facă un tur de bun venit, iar Patrouille de France să participe şi ea.

Mulţi dintre voi au auzit zvonurile cum că "Şoimii Saudiţi" şi echipa de show aerian – lucrează încă din martie 2008 pentru a-i face să participe la spectacol şi se speră să aibă succes.

Supuse lucrărilor de service, şi-au anunţat participarea şi aeronavele Vulcan, precum şi nou-restauratele Constellation din Olanda.

airforcesmonthly.com

Forţele Aeriene Regale Britanice testează A330

Airbus-ul militar A330 MRTT (Multi Role Tanker Transport), noua aeronavă tanker-transportor a Forţelor Aeriene Regale Britanice, ce va înlocui flota curentă de VC10 şi Tristar, a încheiat o serie de teste folosind noua generaţie de rezervoare Cobham 905 E, localizate sub aripile avionului.

Motorul este varianta îmbunătăţită a lui 907E, aflat deja în folosinţă pe aeronava A310 MRTT din dotarea Forţelor Aeriene Germane şi Canadiene. Următoarea etapă din programul test de zbor va include verificarea sistemului de alimentare aeriană – Aerial Refuelling Boom System (ARBS) – , realimentare a unei varietăţi de receptoare pentru aeronave franceze, portugheze şi spaniole, etapă ce va duce la o certificare militară.

raf.mod.uk

Exerciţiu aerian de apărare pentru a testa forţa de intervenţie NORTHCOM

Luni de zile de pregătiri şi planificări ale piloţilor, soldaţilor şi marinarilor au fost testate în cadrul Exerciţiului Amalgam Dart 09, un exerciţiu de apărare aeriană al Comandamentului de Nord al Armatei Statelor Unite ale Americii desfăşurat între 18 şi 20 iunie 2009.

Mai mult de 200 de soldaţi, marinari şi piloţi, precum şi personal civil din toată ţara au participat la exerciţiu. Grupul rezultat a fost cunoscut drept Joint Task Force America's Shield.

Soldaţi din Garda Naţională din Carolina de Sud 263 Forţe Aeriene şi Compartimentul de Apărare Rachete au desfăşurat un Centru Operaţional Aliat de Apărare Aeriană. Amplasat în corturile de la tabăra Rilea, JADOC-ul a servit ca şi comandament între unitatea militară de apărare aeriană la sol şi unitatea continentală NORAD, care asigură supraveghere şi control ale spaţiului aerian are supramaţia în ceea ce priveşte activităţile aeriene.

În timpul Amalgam Dart 09, CONR, Forţa Aliată şi celelalte unităţi implicate au demonstrat o capacitate de desfăşurare rapidă în ceea ce priveşte sistemul de apărare aeriană care poate proteja ţintele naţionale de importanţă maximă împotriva rachetelor de croazieră, dar şi a altor ameninţări de mică înălţime.

Nu au existat zboruri de noapte din partea Forţelor Aeriene şi a Gărzii Naţionale Aeriene a Statelor Unite ale Americii. Mai mult, nu au fost folosite muniţii adevărate în timpul exerciţiului.

af.mil

Forţele Aeriene Italiene primesc ultimul C-27J

Forţele Aeriene Italiene (AMI) au recepţionat cel de-al doisprezecelea şi ultimul C-27J Spartan la Pisa, unde aeronava va servi în divizia 46 Air Wing. Producătorul, Alenia Aeronautica, are un contract cu AMI pentru suport logistic, până la începutul lui 2012, dar şi pentru livrarea unui simulator de zbor pentru Centrul de Antrenament AMI de la Pisa, în decembrie 2009.

C-27J a fost dislocat în Afganistan între septembrie 2008 şi ianuarie 2009, ca sprijin al operaţiunilor militare şi umanitare ale coaliţiei.

Spartan-ul a înlocuit aeronava G222 a flotei militare italiene, fiind destinat pentru transport, paraşutări, căutare şi salvare.

c-27j.com

Pagini realizate de Şeila DUMITRESCU

LOYAL ARROW 09

Exerciţiu de antrenament aerian a Forţei de Răspuns a NATO

Text şi foto: K.Aerts & G. Meuris/Aero Topics
Traducere: Şeila DUMITRESCU

La începutul lunii iunie, nordul Suediei a reprezentat teatrul de operaţii pentru exerciţiul anual aerian al NATO, de antrenament şi evaluare ale capacităţii de intervenţie a unităţilor ce fac parte din NRF – NATO Response Force. Cu plecare din diverse baze aeriene NATO ale Suediei, Finlandei şi Norvegiei, peste 50 de avioane de vânătoare şi elicoptere au luat parte la un scenariu ficţional de intervenţie în condiţii de criză.

Atunci când sunt solicitate, unităţile NRF pot începe operaţiunile de desfăşurare în cinci zile şi sunt capabile să reziste fără sprijin extern timp de o lună. Mai mult, în timpul activării lor, autoritatea unităţilor implicate este transferată Comandantului Comandamentului Suprem al Aliaţilor din Europa (SACEUR).

Din cauza faptului că forţele naţiunilor membre se activează în NRF pe principiul rotirii, ele trebuie să treacă de un proces de antrenament şi certificare înainte de a începe faza operaţională de şase luni. Pentru a antrena capacitatea operaţională rotesc o dată la şase luni, comanda operaţională a NRF alternează între cartierele generale de la Lisabona, Brunssum şi Napoli la fiecare douăsprezece luni. Acest sistem de rotaţie implică faptul că toate unităţile şi structurile de comandă trebuie să rămână experte şi eficiente în sarcinile lor.

Exerciţiu de certificare

În timp ce actuala comandă a celei de-a şasea rotaţii (NRF 11/12) este asigurată de către Cartierul General de la Napoli, structura de la Lisabona a pregătit exerciţiul "Săgeata Credincioasă '09". Directorul exerciţiului LAW 09 a fost generalul Gianni Baron de la Forţele Aeriene Italiene, care este şi comandantul componentei aeriene a unităţii 13 NRF, cea care a intrat în repaus în luna iulie.

Puse în scenă între 8 şi 16 iunie, cele mai multe dintre unităţile participante în exerciţiul "Săgeata Credincioasă" s-au dislocat la Lulea, baza combatantă din nordul Suediei, între 5 şi 6 iunie. Cu aproape 1.000 de oameni implicaţi, activitatea intensă de zbor a programat misiuni între orele 08.00 şi 22.00. Zilnic, aproape 100 de decolări în cursul a trei reprize. O parte dintre misiuni au fost executate de avioane din alte locaţii, cum ar fi, de exemplu, F-16 al Forţelor Aeriene Norvegiene din baza lor naţională, Bodø, sau E-3A AWACS dislocat la Ørland. Mai mult, HMS I-ul Illustrious a fost relocat în Golful Bothnia (Scandinavia) pentru a participa cu nava Forţelor Navale Regale ale Marii Britanii, GR7, care numără încă 1.000 de oameni pregătiţi în cadrul exerciţiului.

Pregătire la standarde ridicate

O nouă iniţiativă NATO (NRF) a fost anunţată în timpul Summit-ului din 2002 de la Praga, care poate fi caracterizată prin promptitudine, capacitate de desfăşurare, susţinere, îmbinare a elementelor terestre, navale şi aeriene.

Similar faptului că unităţile NRF se comună şi promptitudinea combativă, exerciţii live (LIVEX) sunt programate anual.

După desfăşurarea cu succes a exerciţiului "Jaguarul Durabil", din insulele Capului Verde din 2006, NRF a fost declarată operaţională 100% la Summitul NATO de la Riga din acelaşi an.

Ameninţarea Lapistaniană

Pentru a face exerciţiul cât mai real posibil, "Săgeata Credincioasă" s-a bazat pe un scenariu fictiv care seamănă situaţiilor de conflict actuale cu care UN, NATO şi NRF s-au întâlnit

de-a lungul ultimelor decade. Acționând sub mandatul Consiliului de Securitate al ONU, elemente ale NRF au fost desfășurate în țara Lapistan, o zonă localizată în nordul Suediei.

Fiind o țară nedemocrată, instabilă, condusă de un regim militar, Lapistan găzduiește tabere teroriste de antrenament și se comportă ostil cu țara vecină, Bothnia (o țară NATO, localizată de-a lungul coastei Golfului Bothniei), și țările neutre Nordistan (Norvegia) și Suomia (Finlanda). Guvernul lapistan conviețuiește în dispute cu vecina Bothnia, pretinzând că are drepturi asupra resurselor naturale de petrol și gaz metan.

Dislocarea unităților NRF către Suedia ca o țară non-NATO a adăugat realism exercițiului, deoarece, în situații actuale de conflict, unitățile NRF trebuie să desfășoare o bază operațională (Deployment Operation Base – DOB) în teritoriu necunoscut. Lipsa standardelor NATO în zona de desfășurare confruntă personalul NRF cu probleme legate de tehnică, logistică și incompatibilități pe care aceștia trebuie să le depășească prin găsirea unor soluții adecvate, ei înșiși sau bazându-se pe colegii lor care fac parte din NATO.

Ca țară-gazdă a exercițiului "Săgeata credincioasă", Suedia oferă o

zonă vastă de antrenament în regiunea puțin populată Lapland, acolo unde sunt disponibile zone de zbor la înălțime joasă (până la 100 de picioare). Mai mult, provincia Norrbotten are și o zonă amplă adecvată tragerilor și bombardamentelor în apropierea bazei aeriene Vidsel. În timpul LAW 09, Gripen-urile sudeze și F-15 Strike Eagles din Lakenheath, ale Forțelor Aeriene ale Statelor Unite ale Americii în Europa, au executat misiuni de bombardament cu bombe Mk82/84 inerte.

Participare "Parteneriat pentru pace" (PfP)

Deși principalul scop al exercițiului era evaluarea timpului de răspuns al organizației complet operaționale a NRF, directorii LAW 09 au invitat și reprezentanți din Austria, Finlanda, Suedia și Elveția la eveniment, deoarece acestea sunt națiuni partenere în Parteneriatul pentru pace (PfP) și, datorită antrenamentelor comune precendente, au deja o experiență considerabilă în activitățile cu țările NATO și procedurile lor. În timp ce Austria și Elveția nu au putut participa la exercițiu, Finlanda și Suedia au fost mai mult decât dornice să participe la eveniment, ambele țări având unități de reacție rapidă care lucrează similar cu Forța de Reacție NATO. Exercițiul Loyal Arrow 09 le-a asigurat oportunitatea unică de a se familiariza cu procedurile și tehnicile NRF.

Finlanda a participat în cadrul exercițiului cu Escadronul de Luptă al Forței Rapide Finlandeze de Desfășurare (FRDF) – 6 F-18 C/D Hornets din rezerva bazei aeriene de la Oulunsalo, aflată la 200 de km est de Lulea, în zona Golfului Bothniei. Avioanele de luptă FRDF sunt scoase la întâmplare din Comandamentul Forțelor Aeriene Finlandeze din regiunile Lapland, Karelia și Stakunta, iar personalul lor este antrenat pentru participarea la operațiuni multinaționale de menținere a păcii și management de criză. În timpul lunii mai, 16 piloți finlandezi s-au antrenat și calificat pentru realimentare aeriană, când un 100 ARW KC-135R Stratotanker al Forțelor Aeriene ale Statelor Unite ale Americii a fost dislocat la baza aeriană de la Tampere Pirkkala, din sudul Finlandei, timp de o săptămână.

Acest lucru a fost de bun augur în timpul LAW 09, deoarece avioanele Hornets ale Forțelor Aeriene Finlandeze erau nevoite să parcurgă 250 de km înainte de a intra în zona de antrenament a exercițiului LAW 09. Pentru a sprijini Hornet-urile, dar și Tornado-urile italiene și germane, precum și Harrier-urile navale regale, Stratotanker-ul a fost echipat cu rezervoare suplimentare de alimentare sub ambele aripi.

Forțele Aeriene Suedeze au participat nu numai cu Gripen-urile JAS 39 de la baza aeriană Lulea. Unitatea combatantă de luptă sau Stridsflyg Enhet, pe scurt numită "SE 02" și compusă din divizia "Quintus Rod" de F 17 de la baza Ronneby, a desfășurat șase avioane JAS 39 și 100 de persoane la baza de rezervă/teste Vidsel.

Ca și Hornet-urile din FRDF ale Finlandei, SE 02 a Suediei este o unitate de reacție rapidă, care are ca motiv de existență operațiunile tip suport de pace, misiuni aeriene de recunoaștere și sprijin. În timpul LAW 09, grupul SE 02 a trecut printr-o operațiune-test de trei zile , de verificare a capabilității și promptitudinii (operational capability concept/ readiness verification test – OCC/RV), numită "Apreciere de start". Operațiunea "Săgeata Credincioasă" a fost o bună ocazie pentru a măsura pregătirea și interacțiunea cu forțele NATO și evaluarea coordonării cu celelalte națiuni și unități.

Spre deosebire de F-urile finlandeze, Gripen-urile nu au deocamdată calificări pentru alimentarea aeriană de la un KC – 135 R. Un alt minus este faptul că JAS 39 nu poate interacționa cu sistemul comun de date NATO, Link 16, de aceea ei nu au putut beneficia de fotografiile radar făcute de E-3A AWACS ale bazei Ørland.

Astfel, e posibil ca Gripen-urile să sufere modificări în această direcție și capabilitățile Link 16 să fie disponibile din 2010.

FORMAŢIUNEA AEROMEDICALĂ DE TRANZIT

Căpitan dr. Leonard LUPU

Formaţiunea aeromedicală de tranzit (CASF – Contingency Aeromedical Staging Facility) este un nou concept de formaţiune medicală, dezvoltat în contextul războiului global şi reprezintă o etapă în procesul de evacuare medicală aeriană a pacienţilor din teatrele de operaţii. Această formaţiune se constituie la nivelul unei baze aeriene şi are următoarele funcţii şi caracteristici:

– pregătirea pacienţilor pentru evacuare aeromedicală strategică;

– monitorizarea pacienţilor implicaţi în evacuarea medicală strategică;

– are o capacitate de primire de 50 de paturi (cu posibilitatea extinderii la 100 de paturi) şi poate primi pentru 24 de ore pacienţi cu grad de dependenţă 3 (pacienţi ambulatori);

– participă la îmbarcarea/debarcarea pacienţilor;

– stabileşte aptitudinea/inaptitudinea unui pacient de a fi transportat pe cale aeriană.

În prezent, spitalul regional Landstuhl este singura formaţiune medicală americană de nivel 4 constituită în afara teritoriului Statelor Unite ale Americii şi reprezintă locul de destinaţie, în cazul evacuării aeromedicale strategice al pacienţilor aparţinând forţelor coaliţiei din Irak şi Afganistan. Spitalul dispune de 106 paturi (cu posibilitatea de extindere la 322 de paturi), are 3.000 de angajaţi dintre care 130 personal medical, un buget anual de 122 de milioane de dolari (19 milioane de dolari pentru medicamente, 12 milioane de dolari pentru consumabile medicale şi 12,5 milioane de dolari pentru echipamente medicale) şi asigură asistenţa medicală primară pentru 100.000 de asiguraţi, servicii medicale pentru 245.000 de beneficiari din Europa şi pentru pacienţii din forţele coaliţiei (42 de ţări). Într-o zi normală, la acest spital au fost internaţi 23 de pacienţi, au fost preluate 16 cazuri de urgenţă, s-au înregistrat 3 naşteri, au fost emise 2.165 de reţete şi au fost examinaţi 1.753 de pacienţi ambulatori. În fiecare săptămână aterizează în medie câte 3 aeronave cu pacienţi din teatrele de operaţii, iar durata medie de spitalizare a unui pacient este de 3 zile. De la 01.04.2007 au fost tratate la acest spital 10.453 de cazuri de pacienţi răniţi în timpul luptelor (“battle injuries patients”) şi 42.375 de cazuri de pacienţi cu afecţiuni în afara luptei (“non-battle injury patients”).

Centrul de monitorizare a evacuărilor pacienţilor din teatrul de operaţii asigură managementul informaţional în ceea ce priveşte întregul proces de evacuare a pacienţilor, de la formaţiunea medicală iniţială aflată în zona de operaţii până la formaţiunea medicală de destinaţie finală, aflată în ţara de origine a pacientului. Acest centru foloseşte o aplicaţie informatică pe suport web.

Escadrila de evacuare aeromedicală din Baza Aeriană Ramstein foloseşte pentru evacuarea aeromedicală de oportunitate următoarele tipuri de aeronave: C-130 – în evacuarea aeromedicală tactică; KC 135 şi C-17 – în evacuarea aeromedicală strategică. Escadrila nu dispune de aeronave dedicate pentru operaţii de evacuare medicală aeriană, toate tipurile de aeronave menţionate putând fi configurate la nevoie – în acest sens există kituri de echipamente medicale care se montează într-un timp foarte scurt şi pot fi folosite la bordul tuturor acestor tipuri de aeronave. În funcţie de tipul misiunii la bordul aeronavei se află o echipă medicală formată din 3 asistenţi medicali de zbor (“flight nurses”) – cu componente medicale lărgite şi 4 tehnicieni (“airevac tech”) care poate fi suplimentată cu încă 1 asistent medical de zbor şi 2 tehnicieni.

ÎN SLUJBA POPULAȚIEI!

Despre elicopteriști se știu prea puține lucruri. Se află în afara razei de vizibilitate care crează senzație în aviație, precum supersoniștii. Opinia publică, oamenii în slujba cărora se află elicopteriștii militari apreciază existența lor numai în situații limită, când intervin pentru a salva vieți aflate în pericol.
Elicopteriștii militari sunt renumiți pentru solicitudinea, rapiditatea și precizia cu care răspund în asemenea situații limită. Despre misiuni asemănătoare, în cadru tactic, se vorbește ori de câte ori auzim de MEDEVAC (Evacuare Medicală) sau intervenție umanitară. De curând, am fost oaspeții Escadrilei de elicoptere de la Bacău, care execută, conform planului de instruire în zbor, misiuni de evacuare medicală, căutare-salvare și transport de personal și materiale.

Căpitan Mircea Barac

Misiune permanentă: intervenţie umanitară!

Oamenii escadrilei provin, în mare parte, din fosta unitate de aviație de la Tecuci, prin urmare majoritatea fac naveta în acest oraș sau în urbele din împrejurimi, Roman sau Piatra Neamț, localități unde și-au făcut un rost de-a lungul timpului.

"Misiunea de bază a escadrilei este executarea serviciului de luptă Intervenție Umanitară. În acest an, însă, avem de îndeplinit un obiectiv extrem de important, și anume, certificarea patrulei MEDEVAC. Din acest motiv, piloții din cadrul detașamentului MEDEVAC au planificate cele mai multe ore de zbor pentru anul în curs. Urmează piloții ce execută serviciul de luptă Intervenție Umanitară și grupa de piloți aflată în programul de trecere pe elicopterul IAR-330", ne-a explicat **locotenent-comandorul Adrian Fendu**, comandant de patrulă.

Serviciul de luptă Intervenție Umanitară se execută numai pe timpul zilei, șapte zile pe săptămână, iar echipajele trebuie să fie în măsură să decoleze în maxim 90 de minute de la darea misiunii.

"Ne-am confruntat, nu de puține ori, pe timpul calamităților naturale sau al iernilor cu zăpezi mari, care făceau impracticabile drumurile, cu situația de a fi solicitați să salvăm vieți omenești, iar singurele mijloace de evacuare cu posibilități reale de intervenție erau elicopterele.

12 iulie 2005 este una din zilele pe care nu le voi uita niciodată. Ploi torențiale se abătuseră încă din timpul nopții asupra Moldovei. Dimineața a fost și mai crâncenă. Orașul era scăldat de șuvoaie de apă. O bună parte a Moldovei se transformase subit în deltă. Sute și sute de oameni, văzând că rugăciunile către Cel de Sus nu le sunt ascultate, au apelat la ajutorul armatei. Apelurile nu mai conteneau. Am decolat imediat. Comandant al echipajului era **căpitan-comandorul Ovidiu Corobană**. Pe scaunul secundului mă aflam eu, iar tehnic era **maistrul militar Cezar Astănoaei**. La bord a urcat și comandantul bazei de la acea vreme, în prezent locțiitor al șefului SMFA, **generalul de flotilă aeriană Virgil Ristea.** Ni s-a alăturat și **comandorul Tudorel Ene**, de la Inspectoratul General, aflat în garnizoană pentru a participa la un exercițiu care fusese programat în acea perioadă. Natura transformase, însă, exercițiul programat, într-o acțiune reală de salvare de vieți omenești. Ne-am îndreptat spre comuna Lespezi, un loc de unde nu cu mult timp în urmă, echipaje ale escadrilei mai salvaseră oameni de furia puhoaielor. Maistrul i-a aruncat omului îngrozit frânghia salvatoare. Trăgea din răsputeri. Balansul îngreuna aducerea lui la bord. Una din mâinile tehnicianului începuse să sângereze. I-au sărit în ajutor generalul și comandorul. O dată ajuns în elicopter, omului – Florin Neagu – îl chema, nu-i venea să creadă că a scăpat din ghearele morții. Bucuria din ochii lui nu putea compensa însă lacrimile vărsate pentru calul pe care se înălțase ca să nu fie înghițit de ape și să poată fi recuperat de elicopteriști. Era singura lui avere, singurul lui ajutor...", a rememorat cu tristețe în glas **locotenent-comandorul Fendu** una din acțiunile acelor zile de coșmar.

Locotenent-comandorul Cătălin Căşeru, comandantul detaşamentului MEDEVAC

Au fost salvate sute de vieți atunci de către elicopteriștii escadrilei. Și-au asumat riscuri foarte mari, zburând în condiții meteorologice extrem de grele, printr-o ploaie ca la tropice, cu o vizibilitate minimă. Au zburat printre copaci, printre stâlpi, antene, cabluri electrice sau de telefonie, deasupra caselor măturate de viitură, stând la "punct fix" minute în șir pentru a mai salva o viață, pentru a mai da speranță oamenilor disperați și înfrânți în lupta cu natura dezlănțuită. Nu o dată, ci ori de câte ori a fost nevoie. Și o vor face și în continuare, ori de câte ori situația o va impune. Ori de câte ori vor fi solicitați.

Din păcate, situația încadrării cu personal și a tehnicii din dotare nu este una pe măsura misiunilor aflate în sarcina escadrilei.

"Așteptăm cu nerăbdare recepția elicopterului aflat la IAR Brașov pentru modernizare, ceea ce înseamnă că aeronava va fi dotată cu sistem de navigație de precizie și cu aparatură de vedere pe timp de noapte.

Încadrarea detașamentului este extrem de deficitară, în cazul piloților și paramedicilor încadrarea fiind de doar 50 de procente", ne-a spus cu amărăciune

Maistrul militar cls.I Iulian Manole, tehnic de bord

Fendu, un pilot pentru care realitatea... condiţiilor bugetare este mai dificilă decât misiunile executate în situaţii limită.

MEDEVAC: Pregătind evaluarea

Comandantul detaşamentului MEDEVAC este **locotenent-comandorul Cătălin Căşeru,** instructor de zbor în toate condiţiile ziua şi noaptea.

"Piloţii detaşamentului trebuie să fi absolvit toate cursurile de carieră, să deţină certificat de competenţă lingvistică şi să aibă mai puţin de 40 de ani în anul certificării, 2009. Trei echipaje complete sunt necesare pentru obţinerea certificării.

În acest scop, selecţia personalului s-a realizat în urmă cu cinci ani. S-au investit ore de zbor pentru antrenamentul piloţilor, astfel încât toţi sunt, în acest moment, piloţi clasa I.

Dacă nu se zboară, se execută pregătire la sol: cunoaşterea tehnicii, asimilarea terminologiei NATO în limba engleză", ne-a explicat locotenent-comandorul Căşeru condiţiile şi modul de pregătire a

Aspect din timpul mentenanţei elicopterului

detaşamentului MEDEVAC în vederea evaluării pentru operaţionalizarea programată a avea loc în toamna acestui an.

Dintotdeauna, un deziderat major al serviciilor medicale din Forţele Aeriene l-a constituit crearea unui sistem eficient şi rapid de evacuare aeriană a răniţilor politraumatizaţi din teatrul de operaţii sau, pe timp de pace, a tuturor acelora a căror înrăutăţire a stării de sănătate le punea viaţa în pericol.

Sergentul major Vasile Manolache are 32 de ani şi din anul 2001 a ales cariera armelor. A început de jos, ca militar angajat pe bază de contract, apoi a urmat filiera indirectă pentru a deveni subofiţer. În paralel, a urmat cursurile Şcolii Postliceale Sanitare din Bacău, studii ce i-au permis să obţină în anul 2003 statutul de paramedic într-un echipaj MEDEVAC. A participat la exerciţii complexe, cum ar fi Chasseur Accompli sau Autumn Flag, în care a avut ca sarcină asigurarea asistenţei medicale, desigur.

"Elicopterele desemnate pentru activitatea MEDEVAC sunt dotate cu defibrilatoare, monitor pentru funcţii vitale, sisteme electrice de aspirat secreţiile, ventilator, truse moderne complete, de intubaţie oro-traheală, sisteme fixe de administrat oxigenul, truse de urgenţă etc. Deci este acoperită toată gama de urgenţe medico-chirurgicale ce pot apărea în teatrul de operaţii", ne asigură sergentul major Manolache.

Maistrul militar clasa I Iulian Manole, promoţie 1993, este tehnic de bord. Sarcinile lui de bază constau în pregătirea pentru zbor a elicopterului şi executarea operaţiunilor de pornire şi supraveghere a motoarelor şi instalaţiilor de la bordul elicopterelor pe timpul zborului. În cadrul operaţiunilor de salvare acţionează troliul de bord pentru salvarea persoanelor aflate în dificultate la sol. Este un om împlinit, din punct de vedere profesional, maistrul Manole. În cele peste 1.000 de ore de zbor, se poate lăuda că a acumulat mai multă experienţă decât unii dintre piloţii din generaţia lui. "Suntem singurii care executăm serviciul Intervenţie Umanitară în acest colţ de ţară. Avem o meserie care nu ţine cont de zilele săptămânii sau de sărbători. Suntem în slujba populaţiei, suntem gata să răspundem oricărui tip de solicitare. Acest lucru ne motivează...", a fost mesajul maistrului Manole.

Atelier de întreţinere a elicopterelor: în mijlocul naturii!

Programul de întreţinere al unui elicopter este structurat pe diferite niveluri de mentenanţă, astfel: ◆ nivelul operaţional presupune pregătirea elicopterului pentru executarea misiunilor de zbor ordonate; ◆ nivelul intermediar presupune executarea reviziilor motoarelor şi echipamentelor la intervale de funcţionare bine determinate; ◆ nivelul general se execută, cu contract, prin agenţii economici desemnaţi.

Locotenent-comandorul Marius Avram este inginerul şef al escadrilei. Un

Maistrul militar cls. a II-a Gabriel Petrescu, meşterul instalaţiilor speciale

om la care descoperi pasiunea pentru meseria pe care o practică prin verva deosebită cu care vorbeşte despre motoare, instalaţii hidraulice, armament de bord sau instalaţii radio. O adevărată enciclopedie tehnică, ambulantă, care odată pornită este greu de oprit. Orice angrenaj din compunerea elicopterului descris de inginer devine personaj de poveste. Cu scop definit, cu durată de viaţă bine determinată, cu tratamente de întreţinere în perioada de viaţă, pentru că orice angrenaj întreţinut

Sergentul major Vasile Manolache, paramedic în cadrul detaşamentului MEDEVAC

de inginerul Avram are suflet.

"Marele avantaj al acestui tip de elicopter constă în faptul că mentenanţa este în concordanţă cu cea care se execută aeronavelor NATO, fapt ce ar putea face integrarea noastră în structurile Alianţei foarte accesibilă din acest punct de vedere.

Dispunem de aparatură de diagnosticare şi verificare din generaţia anilor '90, ceea ce ne permite o diagnosticare precisă a diferitelor anomalii de funcţionare. Putem, de exemplu, să efectuăm diagnoza endoscopică a paletelor turbinei gazogeneratorului, acestea fiind piesele cele mai solicitate ale motorului datorită funcţionării la temperaturi foarte mari", ne-a introdus inginerul Avram în detaliile tehnice ale întreţinerii motorului de elicopter.

Pare paradoxal, însă adevărul este că escadrila nu dispune de un spaţiu adecvat pentru executarea mentenanţei de nivel intermediar. Toate lucrările de montări-demontări motoare, ansambluri mecanice şi lucrări periodice se realizează în... mijlocul naturii, indiferent de condiţiile meteo. Iar temperatura la nivelul pistei variază de la +60 de grade vara, la -20 de grade iarna. Acest lucru, dincolo de condiţiile improprii de execuţie a lucrărilor de întreţinere, afectează în timp diferite piese componente.

Locotenent-comandorul Marius Avram, inginerul şef al escadrilei

În misiune

Maistrul militar Gabriel Petrescu este promoţie 1995 şi în prezent încadrează funcţia de şef formaţie instalaţii speciale, mai exact, se ocupă de exploatarea echipamentelor şi agregatelor electrice ale elicopterului. Mândria de a face parte din casta aviatorilor, de a reprezenta o rotiţă în acest angrenaj extrem de complex al aviaţiei l-a determinat să aleagă o astfel de meserie. "Când se zboară, ziua de zbor înseamnă zi lumină, iar la terminarea activităţii, tehnicii au o sarcină în plus, aceea de a reface capacitatea de zbor a aeronavei. Dar dragostea faţă de meserie merită orice sacrificiu", este de părere maistrul Petrescu.

Un tehnic de aviaţie se formează în cel puţin 2 ani de practică, în afara anilor de şcoală. Din păcate, o parte din aceşti specialişti, formaţi cu multă trudă şi investiţie au ales să părăsească sistemul în ultima perioadă. Mai mult decât atât, din anul 2003 escadrilei nu i-a mai fost repartizat nici un tehnic din promoţiile şcolii de maiştri militari.

Încadrarea deficitară cu personal la toate specialităţile este compensată, pentru moment, de profesionalismul şi dăruirea tehnicilor care execută de cel puţin două ori mai multe sarcini decât sunt prevăzute în fişele posturilor. Mândria de elicopterist (pilot sau personal tehnic) ori de paramedic, îi face să uite de frig sau de caniculă, de zile libere, poate chiar şi de zile de concediu, astfel încât să îndeplinească în deplină siguranţă toate misiunile încredinţate.

Adevărul este că dincolo de pasiune, oricât ar fi aceasta de mare, aviaţia se întreţine cu resurse. Indiferent care sunt serviciile oferite de aviaţie, acestea nu pot fi decât necesare, în nici un caz nu pot fi considerate şi tratate ca un lux. Sacrificiul, pasiunea şi dăruirea oamenilor sunt sublime, dar nu sunt suficiente. Mai mult decât atât, din când în când, cineva trebuie să observe că statutul de îngeri este temporar şi ţine doar atâta timp cât durează o misiune de salvare. În rest este vorba de oameni cu familii, cu nevoi sociale, de oameni supuşi greşelii şi vulnerabili, la rândul lor, datorită tocmai condiţiei umane. Nu i-am auzit niciodată solicitând tratamente preferenţiale, însă este esenţial ca societatea în slujba căreia se află să le respecte statutul câştigat cu multe, foarte multe sacrificii.

PORŢI DESCHISE

Cu ocazia zilei de 19 iulie, Ziua Porţilor Deschise la Baza 90 de Transport Aerian, vizitatorii vor avea ocazia să viziteze expoziţia statică cu tehnica specifică Forţelor Aeriene Române. Aceasta este formată din avioanele AN-26, AN-30, C-130, variantele B şi H, în funcţie de programul de zbor, precum şi elicopterele IAR-330 modernizate şi IAR-330 SOCAT. În plus, organizatorii au anunţat că vor expune un tun antiaerian de calibrul 57 de mm, un complex radiotehnic pentru trageri RL 35 M1, precum şi tehnică de comunicaţie, tehnică folosită de compania Poliţie Militară şi de cea de Geniu.

Grupul de evacuare medicală

MISIUNE PERMANENTĂ

Baza 90 Transport Aerian se află la 16 km de București, pe strada predestinată ca nume, strada Zborului. Misiunile Bazei 90 vin în foc continuu, fie că e vorba de transport trupe, intervenție umanitară, transport demnitari sau transport de tehnică de luptă și materiale.

Şeila DUMITRESCU

Pregătire complexă

Ca să lucrezi ca medic militar, cerințele NATO sunt: să fii medic de medicină generală, cu competență de medicină de urgență și medicină aeronautică. Competența medicină aeronautică se obține în urma unui stagiu de șase luni de zile la Institutul Național de Medicină Aeronautică din cadrul Spitalului Militar, medicina de urgență se face prin stagii tot de șase luni de zile la SMURD Târgu Mureș cu module de câte o lună la un an de zile pentru împrospătarea cunoștințelor.

Căpitan doctor Dragoș Tudose, șef Grup Căutare-Salvare și Evacuare Medicală în cadrul Bazei 90 Transport Aerian, 34 de ani, optimist incurabil, a acceptat să ne "dezvăluie" câteva din tainele profesiei pe care o practică. Spune că va face așa ceva atâta vreme cât va primi "apt pentru zbor". Nu este de acord cu apelativul de "managerul medical al dezastrelor", ci se autointitulează "un mic gestionar". A participat la tot ce a însemnat misiuni de evacuare medicală ale Forțelor Aeriene din ultimii cinci ani de zile sau cel puțin a știut de ele, atunci când complexitatea cazurilor nu a necesitat prezența unui medic la bord. Mai mult, a participat la tot ce a însemnat cooperare internă cu SMURD-ul, acolo unde capacitățile lor au fost depășite: explozia de la Gheorgheni sau la minele din Târgu Jiu.

"Grupul de Căutare-Salvare, la ora actuală, este încadrat sută la sută și are opt oameni: doi subofițeri și șase soldați angajați pe bază de contract, fruntași și caporali. Pacienții nu se îmbarcă în avion înainte de a fi stabilizați. Cu ambulanța, dacă se întâmplă ceva pe drum, poți să tragi pe dreapta; în momentul în care ai un pacient într-o aeronavă, până la destinație ești singur, la 6.000 de metri înălțime, tu cu pacientul. Putem să asigurăm transportul pacienților de urgență 0, cei mai grav pacienți – avem echipamentele și dotarea necesară și putem, la ordin, să echipăm aeronavele AN-26 și HERCULES pentru repatrierea soldaților din Irak și Afganistan", aflăm de la căpitanul doctor Tudose.

Atmosfera pe timpul transportului medical

Din punct de vedere medical, atunci când e vorba de factorul timp în operațiunile de evacuare medicală, există urgențele 1, 2 și 3. Pentru urgența 1, transportul pacientului trebuie efectuat într-o oră, altfel se pune în pericol viața acestuia, vederea sau un membru; urgența 2 reprezintă urgența intermediară, în care pacientul este stabil și trebuie făcută în două-trei ore. Urgența 3 presupune că pacientul este stabil, dar nu există alt mod de transport decât cel pe cale aeriană.

Echipa s-a ocupat de toate tipurile de urgențe, atât pentru civili, cât și pentru militari. În general, accidente de circulație, traumatisme. La militari, majoritatea sunt accidente fie de circulație, fie în poligoane. La solicitările Ministerului Sănătății, MEDEVAC a efectuat diverse transporturi ale pacienților peste hotare, în Austria sau Germania.

Când oamenii văd elicopterul apărând se liniștesc, pentru că știu că deja intră pe niște mâini și într-un sistem în care vor beneficia de îngrijiri medicale de nivel maxim.

Exercițiu de căutare-salvare
Foto: Cătălin OVREIU

Anul trecut, când căpitanul doctor Tudose a avut misiune în colaborare cu SMURD-ul, MEDEVAC a dus 10 pacienți critici, intubați, cu avionul AN-26 la capacitate maximă. "Atunci, fiecare pacient avea câte un medic și un asistent, plus **doctorul Bogdan Opriță,** șeful SMURD București, și cu mine, care nu aveam repartizați nici un pacient, ci aveam rol de coordonare sau intervenție acolo unde era nevoie. Deci, erau 10 pacienți, 12 medici și 10 asistenți. A fost, cred, cel mai dificil zbor pe care l-am avut; la un moment dat s-a pus problema

dacă să îi luăm în două tranșe ca să îi aducem", mai spune căpitanul doctor Tudose.

Clasificarea pentru nivelul gravității pacienților este organizată cromatic: cod roșu pentru pacienții de urgență 0, cod galben pentru cei în stare critică și verde pentru cei care nu sunt în stare critică.

"În ceea ce privește capabilitățile elicopterului IAR-330, putem transporta un pacient ventilat, în stare critică – cod roșu, încă doi în stare critică, cod galben, și doi sau trei cod verde – care nu sunt într-o stare critică, însă pot să stea, de exemplu pe un scaun", enumeră căpitanul doctor Tudose.

Ca echipamente, Grupul de evacuare medicală are tot ce îi trebuie. "Problema majoră apare la întreținerea echipamentelor, care este foarte scumpă și care se face prin firme specializate. O altă problemă este cea a consumabilelor. Fiind un grup cu o activitate specifică și având nevoie de niște medicamente mai scumpe, destul de rar folosite în practica medicală a altor unități, avem dificultăți în achiziționare, mai ales acum, când banii sunt puțini. Problema nu constă în lipsa lor, ci a unor modalități de achiziționare constantă. De exemplu, anul ăsta, pentru a asigura necesarul de urgență, n-am primit nici un fel de fonduri".

Grătare şi greşeli

Cum se relaxează echipele de căutare-salvare? "Facem câte un grătar" – râde. "Începem să povestim, să vedem care sunt greșelile pe care le facem în timpul exercițiilor, care rămân câteodată antologice. De exemplu, în timpul exercițiului de căutare și salvare cu escadrila de AN-26, membrii Grupului de Evacuare Medicală și piloții aveau ca misiune căutarea și salvarea unui pilot catapultat undeva pe lângă Barajul Vidraru. Noi nu știam unde este și am început să îl căutăm. Îl găsim, comunicăm cum să coborâm, să preluăm pacientul, ce îngrijiri medicale trebuie să acordăm. Elicopterul aterizează, unul dintre paramedici coboară cu trusele în mână – colegii pilotului catapultat filmau salvarea acestuia – și în timp ce mergea după pilot, paramedicul alunecă pe o baligă și face o entorsă la picior. Astfel, de unde trebuia să mergem să salvăm un pilot catapultat, am salvat un paramedic!"

Simulare intervenție medicală la "ROUEX '08"

Consideră că din punct de vedere profesional este pregătit la nivelul celor care fac repatrierea răniților din teatrele de operații. Cele mai dificile misiuni i s-au părut transporturile de copii, mai ales că a și avut câteva cazuri de copii arși în proporție de 90 la sută pe suprafața corpului.

A participat la misiuni în multe țări, din Statele Unite până în Turcia, din Grecia până în Norvegia. Îi plac ordinea nordicilor, posibilitățile materiale ale americanilor, seriozitatea și punctualitatea nemților,

Psiholog Florentina Pescaru

modul de a se distra al italienilor și al grecilor.

Idealul lui ar fi țările nordice, însă nu și-a pus problema să plece.

Începând cu 2010, detașamentul de elicoptere MEDEVAC – piloți, medici, tehnici, paramedici – un grup de vreo 50 de oameni – va fi pus la dispoziția NATO și, la ordin, va trebui să fie dislocat în teatrele de operații, în misiuni de 60 de zile.

Piloţii sunt deosebiţi!

Conform SMG 30/2006, întregul personal militar și civil este evaluat din punct de vedere psihologic. Există o baterie de teste specifice – de personalitate și fișa psihologică cu datele lor anamnezice – despre familie, despre evoluția profesională, relațiile cu șefii, cu colegii și cum se vede el pe el.

"Personalul aeronavigant reprezintă o categorie deosebită, în sensul că este selecționat aptitudinal la Institutul Național de Medicină Aeronautică și Spațială, examinare care se face anual până în 40 de ani, iar după 40 de ani – o dată la 6 luni. Nu cunosc să fi primit vreun pilot calificativul de inapt medical. Ei consideră că sunt deosebiți, fiind supuși unui risc permanent, au impresia că dacă sunt apți tot timpul această testare psihologică este de prisos. Dar, astea sunt reglementările în vigoare și ei trebuie să participle la această testare", spune **Florentina Pescaru,** psiholog de 7 ani la Baza 90 Transport Aerian.

Personalul aeronavigant este deosebit din punct de vedere psihologic în sensul că are niște trăsături psihice mai accentuate, ceea ce este și firesc având în vedere criteriile pe care trebuie să le întrunească pentru a-și îndeplini sarcinile și misiunile.

Ca și trăsături de caracter definitorii și constante sesizate de psihologul Pescaru de-a lungul timpului ar fi o siguranță de sine foarte mare pe care trebuie să o aibă, o autostimă foarte crescută, în sensul că ei se consideră ca și copiii – centrul universului, invincibili. "Nu vor să admită că sunt și mici, sunt doar mari, au numai calități, nu și defecte. Ce am mai sesizat ar fi și că există diferențe, în funcție de tipul de aeronavă folosit, între piloții de C-130, AN și elicopter. Poate și prin prisma faptului că piloții de pe C-130 execută marea majoritate a orelor de zbor pentru misiuni externe, automat și atitudinea este un pic alta: o stimă crescută foarte mare, un gust pentru risc mult mai mare, pentru că ei s-au și confruntat cu o serie de situații riscante în teatrele de operații. Tipul de misiuni este altul, implică și anumite responsabilități, un pic mai mari, decât la un zbor de instrucție executat cu AN-ul sau elicopterul. Am remarcat o mai mare sociabilitate la piloții de AN, comparativ cu cei de la celelalte categorii, mai multă flexibilitate, deschidere spre dialog. Din prisma mea, de psiholog, categoria care este cel mai puțin ieșită din comun este cea a piloților de elicopter", radiografiază psihologul Pescaru.

Modificare de valori – "Aici şi acum"

"Ceea ce constat eu, la nivelul întregii societăți, este o modificare de valori care s-a produs o dată cu revoluția, fapt ce se regăsește și la nivelul piloților. Înainte știai, aveai niște obiective pe care puteai să ți le îndeplinești. Acum, datorită incertitudinii zilei de mâine, a instabilității financiare și atitudinea lor este un pic modificată, în sensul că ei acționează sub principiul "Aici și acum". Din punct de vedere profesional, există mai puține posibilități decât în anii trecuți, există vechea și controversata problemă a orelor de zbor diminuate și a faptului că nu prea pot să-și exercite foarte bine profesiunea. Atunci și atitudinea este alta. Se mulțumesc cu ceea ce primesc, nu-și mai propun niște obiective clare și mărețe."

Concluzia specialistului: "Ei, dacă nu zboară, sunt deprimați."

Asistență medicală în timpul transportului

REZISTENŢA LA MANIPULARE

Maior
Constantin ROANGHEŞI

Ce este manipularea? Este cea mai rafinată şi cea mai inteligentă armă prin care poţi obţine ce vrei... Sunt foarte multe metode de manipulare pe care ar trebui să le ştim nu numai pentru a le folosi, cât mai ales pentru a nu cădea în capcana lor!!! Ce determină o persoană să accepte dorinţele noastre? Şi ce ne împinge pe noi să acceptăm dorinţele altora, deseori fără nici o plăcere şi împotriva interesului nostru, pierzând adesea timp şi bani? Putem să observăm în fiecare acţiune a noastră dorinţa de a-i influenţa pe ceilalţi, utilizând instinctiv tehnici mai mult sau mai puţin corecte (obiectivul final al oricărui act de comunicare este obţinerea unui comportament). Aceste tehnici sunt automate şi nu necesită intervenţia părţii noastre raţionale. Ca urmare, nu este de mirare că cine le cunoaşte le poate utiliza în avantajul propriu, pentru a ne constrânge la un comportament determinant.

Şi, bineînţeles, fiecare tehnică este cu atât mai eficientă cu cât ne dăm seama mai puţin că ea este aplicată. În continuare, vom analiza împreună câteva din aceste mecanisme. Veţi fi surprinşi să descoperiţi cât de des sunt utilizate, fie şi inconştient, principiile prezentate aici.

Legea Contrastului

Această lege spune că două lucruri diferite par şi mai diferite atunci când sunt puse alături sau, în altă interpretare, un lucru poate capta dimensiuni diferite în funcţie de contextul în care este plasat. Frumuseţea acestei legi constă în faptul că ea funcţionează nu numai perfect, ci şi insesizabil. Cine o foloseşte poate profita din plin de noi fără a avea nici un moment aerul că o face. Un patron de agenţie imobiliară a spus următoarele: "Păstrez mereu în ofertă 2–3 apartamente oribile la preţuri umflate, în oricare zonă a oraşului, şi pe acestea le prezint clienţilor la prima lor vizită. După ce văd aceste porcării, casa pe care într-adevăr vreau să le-o prezint li se pare minunată!".

Legea Reciprocităţii

Legea Reciprocităţii se bazează pe conceptul de schimb şi sună astfel: dacă cineva ne dă ceva ce ni se pare valoros, simţim dorinţa să dăm ceva în schimb. Asta nu înseamnă că întoarcem imediat gestul sau cadoul respectiv, ci înseamnă că ne simţim OBLIGAŢI să ne revanşăm (semnificativ este faptul că în multe limbi cuvântul "obligat" este echivalentul lui "mulţumesc").

Legea aceasta este cea care permite fiecăruia dintre noi să-şi alcătuiască un fel de "bancă a favorurilor", ştiind că ce a dat nu este pierdut, pentru că o să-i vină într-un fel sau altul înapoi. Mecanismul ni se pare atât de firesc şi necesar totodată, încât nu ne-am oprit niciodată să reflectăm asupra măsurii în care ne implică şi ne condiţionează. Dar fiecare dintre noi păstrează o "evidenţă contabilă" extraordinar de precisă despre ce a dat şi a primit în relaţia cu ceilalţi şi face tot posibilul pentru a păstra echilibrul. Nu ne miră deci că cineva care nu restituie o favoare sau o restituie greşit (favoarea oferită în schimb este mai "mică" sau vine prea târziu) este exclus din mecanism şi capătă o serie de etichete negative: profitor, ingrat, nerecunoscător, parazit etc. Problema este că, din teama de a căpăta o astfel de etichetă, exagerăm adesea (inconştient) în cealaltă direcţie şi devenim o pradă uşoară pentru cineva care vrea să profite de noi.

Legea Coerenţei

Legea Coerenţei spune că atunci când cineva ia o poziţie, verbal sau în scris, în legătură cu ceva, o să tindă apoi să apere acea poziţie şi se va comporta în consecinţă, indiferent dacă poziţia lui are sens şi, deseori, în ciuda evidenţei contrariului. Nevoia de coerenţă ne împinge să aducem "pe aceeaşi lungime de undă", credinţele sau comportamentele noastre cu ceea ce am zis sau am făcut. Aşa că, dacă cineva vă determină să vă luaţi un angajament cât de mic, de fapt a pregătit terenul pentru a vă face să acţionaţi conform cu spusele voastre. Un exemplu banal: de câte ori într-o discuţie ne-am apărat punctul de vedere, chiar dacă argumentele interlocutorului erau superioare, doar pentru a păstra coerenţa cu ceea ce am declarat la început? De câte ori facem ceva care nu ne place sau nu ne convine, pur şi simplu pentru că aşa am promis? Mecanismul fiind aşa de puternic, nu este de mirare că profesioniştii manipulării profită cât pot de el.

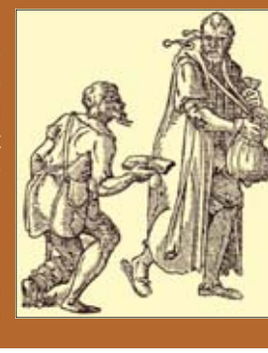
Legea "dovezii sociale"

Legea aceasta ne spune că unul dintre mijloacele pe care le folosim pentru a hotărî ce este corect constă în a urmări ceea ce ceilalţi consideră că este corect. Şi cu cât suntem mai nesiguri asupra unei situaţii pe care trebuie s-o apreciem, cu atât mai mult ne bazăm pe acţiunile celorlalţi pentru a hotărî cum să ne comportăm.

Exemplele sunt nenumărate. Să vedem câteva:

– La birou se face o chetă pentru o colegă care se căsătoreşte. Prima întrebare care vă vine în minte este: "Cât au pus ceilalţi?";

– Trebuie să vă duceţi la o petrecere. Cum vă îmbrăcaţi, cu ceva comod sau la costum? Pentru a hotărî daţi câteva telefoane altor invitaţi.



Problemele apar atunci când datele sunt deliberat falsificate pentru a ne da impresia că o grămadă de persoane se comportă într-un anumit mod, bineînţeles, pentru a se obţine ceea ce se doreşte de la noi.

Din nou, câteva exemple:

– În toate ocaziile când va cere bani, un profesionist o să vă arate şi cât de mult au dat alţii, astfel încât să vă simţiţi "stimulaţi" să faceţi la fel. În această idee, n-o să vedeţi niciodată un cerşetor cu pălăria goală.

Legea supunerii față de autorități

Se întâmplă adesea să subevaluăm forța lucrurilor evidente: dintre toate comportamentele automate pe care le analizăm, acela de a executa ordinele sau de a le asculta sfaturile care vin din

partea cuiva aflat într-o poziție de autoritate are forța cea mai mare. Ni se pare atât de evident că trebuie să ne supunem unui ordin venit "de sus", încât acordăm foarte puțină atenție acestui lucru.

Ca și în cazul celorlalte legi pe care le-am analizat, problema nu este legea în sine (de obicei pozitivă), ci felul mecanic în care reacționăm: odată ce am fost educați să ne supunem autorității, riscăm să ne supunem chiar dacă ordinele acesteia sunt complet absurde. Cât de adevărată este autoritatea căreia ne supunem?

Până acum am vorbit de autoritatea reală. Din păcate, autoritatea se manifestă mai ales prin simboluri, extrem de ușor de contrafăcut, iar posibilitățile manipulatorului de a vă face să credeți ce vrea el sunt numeroase:

– escrocii de orice nivel au înțeles perfect că, în majoritatea cazurilor, noi ne bazăm pe aparențe și nu verificăm ce ni se spune, pentru că ni se pare nepoliticos. De aceea, ei ne arată doar simboluri exterioare ale autorității, lucru extraordinar de ușor de realizat;

– publicitatea ne bombardează cu tot felul de păreri ale unor "experți" care garantează calitățile diverselor produse și nimănui nu-i trece prin cap să controleze dacă sunt, într-adevăr, experți;

– ziariștii sunt convinși că pot să comunice orice informație publicului și să fie crezuți, pentru că "este scris în ziar" sau "s-a spus la televizor";

– birocrații pot să ne ceară tot felul de hârtii și hârtiuțe, pentru că "așa este regulamentul", "acestea sunt ordinele", sau, mai modern, "așa e rezultatul de la calculator".

Legea insuficienței

Legea aceasta spune că dorința noastră de a avea un anumit produs crește foarte mult dacă produsul respectiv ne este prezentat ca fiind în cantitate limitată sau greu de obținut. Mai mult interzicerea accesului la ceva care ne era de obicei la îndemână ne face să dorim imediat acel lucru, chiar dacă înainte nici nu ne gândeam că există. Exemplele, ca de obicei, sunt nenumărate. Să vedem câteva:

– O ofertă este prezentată ca fiind valabilă un timp limitat: "Numai până la sfârșitul săptămânii puteți cumpăra produsul X la prețul Y!". În cazul unor sisteme de vânzare mai agresive, cum ar fi vânzarea "ușă la ușă", legea insuficienței este dusă la extrem: "Cumpărați acum ori niciodată!". Clientul este pus într-o stare de urgență, datorită insuficienței timpului de a analiza dacă are chiar atât de mare nevoie de produsul respectiv.

– O altă tehnică este să se creeze o situație, mai mult sau mai puțin reală, de concurență: dacă doriți să cumpărați o mașină sau un apartament, în mod automat vânzătorul vă va spune că deja mai sunt și alte persoane interesate și nu va ezita să le aducă acolo (chiar dacă e vorba de niște simpli figuranți).

În concluzie

Contrastul, Reciprocitatea, Coerența, Dovada Socială, Autoritatea, Simpatia, Insuficiența... nu epuizează lista posibilităților de manipulare pe care le are la dispoziție cineva care încearcă să ne impună un anumit comportament.

Dar cu puțină atenție, veți descoperi că marea majoritate a tehnicilor folosite de manipulatori au la bază una sau mai multe din legile enumerate mai sus.

Cineva se poate întreba dacă aceste mecanisme sunt întotdeauna eficiente.

Evident, nu. Nici unul dintre aceste mecanisme automate de reacție nu rezistă la o analiză rațională.

Dar realitatea este că, pe zi ce trece, suntem înecați de o cantitate tot mai mare de informații și de decizii care trebuie luate, astfel că ne vedem obligați să folosim aceste scurtături mentale pe care le oferă comportamentele automate.

Nu avem disponibilitatea, timpul sau energia pentru a face o analiză completă a situației.

Din nefericire, manipulatorii vor folosi din ce în ce mai frecvent aceste tehnici care, spre deosebire de alte sisteme mai brutale, se prezintă foarte naturale și inofensive.

Aceste tehnici au la bază mecanismele pe care oricare dintre noi le folosește instinctiv în fiecare zi.

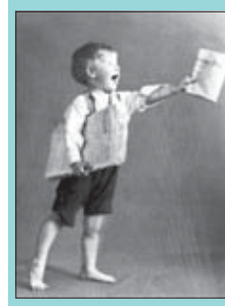
O dată în plus, oricât de banal poate apărea acest sfat, unicul sistem adevărat de apărare este utilizarea inteligenței, pentru a obține o judecată independentă.

Legea simpatiei

Legea aceasta spune că vom accepta mult mai ușor o cerere dacă ea este făcută de un prieten sau de o persoană pe care o cunoaștem și o stimăm.

În schimb, când cererea vine din partea unui necunoscut, disponibilitatea noastră o să fie în funcție de cât de simpatică și plăcută ni se pare persoana respectivă.

1. Aspectul fizic;
2. Asemănarea;
3. Complimentele;
4. Cooperarea;
5. Asocierea de idei.



Cum să ne apărăm

Desigur, nu avem cum să știm dacă cineva ni se pare simpatic pentru că într-adevăr este simpatic sau pentru că a învățat foarte bine cum să procedeze pentru a părea astfel. Avem toți (sper!) mulți prieteni care ne sunt simpatici și cărora, la rândul nostru, le suntem simpatici, dar asta nu înseamnă că tot timpul încercăm să ne manipulăm unii pe alții. Spre deosebire de celelalte mecanisme pe care le-am analizat până acum, aici apărarea este mai simplă (cel puțin teoretic), dacă acordăm ceva mai multă atenție relațiilor noastre cu ceilalți. Trebuie să ne concentrăm asupra fondului problemei despre care este vorba, ștergând din mintea noastră, pe cât posibil, asocierile artificiale. Concret, dacă vreți să cumpărați un calculator, un automobil sau un aspirator, să vă fie clar că asta vreți să faceți – să cumpărați un calculator, un automobil sau un aspirator; pe fata care îi face reclamă nu v-o dă nimeni, din păcate. Prin prisma celor scrise până acum, un vânzător profesionist știe că trebuie să se vândă pe sine însuși înainte de a vinde produsul, așa că va folosi toate metodele de care am vorbit: va fi îmbrăcat elegant și curat, vă va face complimente despre cravata pe care o purtați, va avea grijă să descoperiți că sunteți amândoi pasionați de box și, în plus, vă va ajuta să obțineți o reducere din partea patronului. Asta este valabil în orice negociere: dacă reușiți să delimitați, mental, obiectul negocierii de persoana cu care discutați, veți avea rezultatele cele mai bune.

DILEME... PE CALEA UNDELOR

Plutonier major Sorin SĂFTOIU

În orice manual de război găsim, printre elementele definitorii ale acestuia, necesitatea existenţei unui avantaj faţă de inamic. Din punctul de vedere al securităţii zborului şi al îndeplinirii misiunilor încredinţate aviaţiei militare, prezenţa unor structuri de radiolocaţie aşezate strategic reprezintă un astfel de atu, o certitudine a executării zborului pe coordonate şi sub aspecte conforme standardelor. Chiar şi pe timp de pace, sau mai ales atunci, aceste "captoare" de unde se dovedesc a fi o cerinţă imediată şi viabilă. Sigur, tehnologia contemporană, aliniată noilor cerinţe ale războiului modern, pare să trimită radiolocaţia de tip analogic undeva la marginea extremă a posibilităţilor de detectare, analiză, expediere şi utilizare a undelor. Mai poate rămâne, atunci, radiolocaţia analogică o soluţie pe termen lung?

Iată, aşadar, o dilemă pentru care am încercat să oferim cititorilor noştri un punct de vedere prin studiul unei structuri cu rădăcini adânci în domeniu. Am pătruns pe poarta companiei de radiolocaţie de la Gruiu, cu gândul la tipul de abordare faţă de militarii ce lucrează aici... Să-i întrebăm despre cum poate fi modernizat radarul PRV-13 sau despre ce performanţe poate produce GAP FILLER-ul?

Comandantul unităţii, **maiorul Adrian Alexandrescu**, ne face munca uşoară şi ne oferă portiţa spre înţelegerea corectă: "Toată lumea este încântată şi, desigur, ar dori să lucreze cu ceea ce este mai aproape de cerinţele actuale. Însă, noi, cei care am avut posibilitatea să testăm ambele variante, spunem că, fără îndoială, ele sunt necesare în egală măsură. Cei care cunosc fenomenul ştiu că există anumiţi parametri tehnici, anumite situaţii specifice în care se poate interveni numai cu una din cele două tipuri de tehnică. Cel puţin, practica a impus acest tip de consideraţie".

Maistrul militar cls. I Ioan Pătraşcu, unul din pilonii de bază ai unităţii

Păşim încet pe drumul spre locaţia radarului P-14 ABARONA. Oameni gospodari şi iubitori de frumos la Gruiu. Spaţiul mare oferit de aşezarea unităţii i-a îndemnat să ofere naturii încă o casă. Livezi de pomi pregătiţi de primăvară, ronduri de flori, iarba tunsă atent, câteva grădiniţe cu legume sunt componentele ce reflectă tehnica într-o lumină aparte.

"Pentru noi, unitatea, spaţiul pe care îl ocupă ea, este ca o a doua casă. După cum ştiţi, munca se execută cel mai des în ture de intensităţi diferite. Aşa că se întâmplă să petrecem mult timp în unitate. Şi atunci, de ce să nu ne fie bine, atât nouă cât şi mediului?", întreabă retoric **căpitanul Cristian Besciu**, locţiitorul comandantului. "Între atâtea probleme de rezolvat – instrucţie, doctrină, pază, suport logistic – suportul mediului poate aduce beneficii majore", completează ofiţerul.

Antenele radarelor prind a se mişca, lacome, scrutând eterul după undele atât de dragi lor. Este semnalul schimbării turelor, a demarării activităţii zilnice, a debutului unui freamăt unic. La radarul P-14 îl găsim pe **maistrul militar clasa I Ioan Pătraşcu**, unul dintre cei mai experimentaţi oameni de la Gruiu. "Dacă mă întrebaţi pe mine, eu sigur am să vă răspund cu o afecţiune subiectivă faţă de sistemul analogic, fiindcă pe acest tip de radare mi-am desfăşurat aproape toată activitatea. Vedeţi dumneavoastră, noi avem aici trei tipuri de radar şi toate sunt funcţionale. Nu ştiu unde veţi mai găsi această stare de fapte. În plus, am încercat propriile noastre schimburi de experienţă - între generaţii, între sisteme radar.

Maistrul militar cls. a II-a Aurel Iordan, specialist radare şi "om bun la toate"

Sistemul analogic nu ne-a lăsat niciodată la nevoie, dacă noi am ştiut să comunicăm cu el".

Cu astfel de oameni, stăpâni pe destinul lor şi al tehnicii "prietene", devine uşor să fii cea mai bună subunitate din cadrul batalionului de radiolocaţie, devine o rutină să propui oameni pentru titlul de cel mai bun maistru militar al anului (2008

– maistrul militar clasa I Gheorghe Marin).

De altfel, aşa cum avea să ne informeze comandantul unităţii, întreg personalul are cursurile absolvite în vederea utilizării sistemelor digitale de radiolocaţie. Însă, până la intrarea acestora într-o uzitare unitară pe armată, specialiştii de la Gruiu au găsit soluţii atât pentru exploatarea la maxim a capabilităţilor tehnicii din dotare, precum şi pentru acoperirea anumitor categorii de deficit – financiar, de securizare a instalaţiilor şi sistemelor sau de natură logistică.

"De curând a fost instalat noul extractor de date şi s-a trecut la digitalizarea sistemului analogic, fiecare militar efectuând cursul specific la Şcoala de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene. De asemenea, colegii mei au inventat un sistem de detecţie a pătrunderii prin efracţie, sistem pe care îl folosim cu succes atât la staţiile radar, cât şi în zona administrativă. Locaţia fiind mult prea

Felicia Dindiri, exemplu de devotament şi frumuseţe spirituală

generoasă cu spaţiul, am fost nevoiţi să apelăm la astfel de resurse. Nu ne plângem nici de stadiul suportului logistic asigurat de Batalionul Logistic Baloteşti, înţelegând perioada mai dificilă prin care trecem cu toţii. Mai găsim sprijin şi la Depozitul de Materiale Deveselu... Ne descurcăm...", adaugă comandantul unităţii.

Sigur, pe parcursul relevării funcţionalităţii unităţii, ne sunt aduse la cunoştinţă probleme similare cu ale celorlate structuri de radiolocaţie: lipsa personalului de specialitate (situaţie prezentă, totuşi, pozitivă: de la 50 la sută procent în 2008, la 80 la sută în 2009 încadrare cu personal), politica incoerentă de personal prin delimitare şi finalitate la un anumit grad pentru militari, asigurarea superficială cu soldaţi-gradaţi voluntari pentru efectuarea pazei. Multe, puţine, sunt problemele lor, ar zice un analist superficial. Noi credem că sunt problemele sistemului, ale noastre, ale tuturor. Vizibile rămân dorinţa de perfecţionare, pasiunea pentru radiolocaţie şi unitatea colectivului, loialitatea faţă de un sistem parcă din ce în ce mai "rece" în relaţia cu oamenii.

Vorbind de colectiv, trebuie să aducem în atenţie prezenţa unei doamne de suflet, un adevărat factor energizant pentru relaţiile de muncă, pentru coordonarea între compartimente. Referent şi şef compartiment documente clasificate, **doamna Felicia Dindiri** ne-a apărut ca o surpriză plăcută, o prezenţă fermă şi stăpână pe traiectul carierei sale.

Lucrările de întreţinere – baza funcţionării optime a radarelor

"Eu provin dintr-o familie cu mare dragoste pentru această armă. Tatăl meu – un pasionat radiolocatorist – mi-a insuflat apropierea către specificul tehnic al armei, deşi viaţa avea să-mi ofere mai mult o pregătire de tip <<uman>>. În plus, soţul meu lucrează tot în sistem. Multă lume se întreabă ce caut la aviaţie, la radiolocaţie, eu, care am predat la catedră, o persoană ce doreşte să fie mereu mai pregătită – în prezent studiez Dreptul Internaţional. Consider că, pe lângă aspectul financiar – important pentru personalul civil, mereu am văzut disciplina, rigurozitatea militară drept un mod de educare. Cel puţin, eu folosesc această metodă acasă, cu copiii mei. Şi, mulţumesc lui Dumnezeu, am copii extraordinari. Cât priveşte lucrul cu specialiştii din radiolocaţie, nimic nu este prea greu. Mai am puţin şi împlinesc 15 ani de muncă în această unitate. Toţi cei cu care am lucrat sau lucrez sunt adevăraţi profesionişti. De asemenea, îmi place cu adevărat şi ceea ce fac. Deşi, de multe ori, lucrul cu hârtiile pare plictisitor, eu găsesc mereu ceva nou de învăţat. Sunt adepta implementării politicilor de securitate, dar mai ales a respectării acestora, pentru siguranţa noastră şi pentru crearea unui climat de lucru relaxat", au fost cuvintele doamnei de la compartimentul documente clasificate, Felicia Dindiri.

Mirosul florilor, al copacilor ce păzesc rotirea constantă, plictisitoare pentru noi, cei de alte arme, a antenelor radarelor, ne oferă o stare de plăcută relaxare. Plecăm de la Gruiu, cu nivelul dilemelor înclinat subiectiv spre partea cu care tocmai am avut contact. Să rămână sistemul analogic o sursă viabilă pentru viitorul apropiat în acest context al acumulărilor tehnologice la viteză supersonică? Specialiştii companiei de radiolocaţie din vecinătatea Piteştilor sunt convinşi de acest lucru.

Maiorul Adrian Alexandrescu, comandantul unităţii

Echipaj în situație limită!

Căpitan Mircea BARAC

Părea o misiune de rutină. Un transport de materiale pentru trupele dislocate în teatrele de operații.

Aeronava decolase de mai bine de o oră și avea toate motoarele în plin, în tentativa de a depăși plafonul de nori apărut pe traseu mult mai devreme decât se estimase prin prognoza meteo. Tehnicul de bord verifica stabilitatea paleților de marfă ancorați la jumătatea punții, de-a lungul calei avionului. Totul părea în regulă, deși aeronava trepida serios sub furia curenților puternici de aer. Tensiunea din atmosferă se instalase treptat și în cabina piloților, pe măsură ce aceștia descopereau că atât intensitatea furtunii, cât și plafonul de nori erau mult mai mari decât se estimase. Comandantul echipajului se mustra în gând pentru alegerea de a sparge plafonul în loc să încerce să-l ocolească. Se bazase prea mult pe estimarea meteo, iar undeva se strecurase o eroare. Cu toate acestea, nu lăsa ca propria îngrijorare să fie transmisă membrilor echipajului. Încercă o glumă pe

seama navigatorului și cu coada ochiului a observat un zâmbet pe fața copilotului. Era bine, moralul era în parametri, în ciuda fulgerelor care transformau bezna de afară într-o scenă luminată de stroboscoape.

***

După aproximativ șapte minute de tensiune, echipajul a reușit să smulgă aeronava din ghearele naturii dezlănțuite. Avionul plutea acum pe o plapumă de nori pufoși, iar voia bună se instalase în cabina piloților. Din păcate, nu pentru mult timp. Indicatorul presiunii hidraulice semnala o anomalie. Presiunea ajunsese aproape de zero în mai puțin de un minut. Aeronava intrase în picaj și nu mai răspundea la comenzi. Probabil că un fulger a afectat un furtun al instalației hidraulice. "Bine că nu sunt decât membrii echipajului la bord", gândi comandantul în secunda în care a luat

decizia de părăsire a aeronavei. Era, de altfel, singura soluție. Fără motoare ar fi încercat o aterizare forțată. Însă fără comenzi nu aveau varianta asta. În această situație, motoarele erau de prisos. Dacă ar fi avut pasageri la bord nu ar fi putut părăsi aeronava. Regulamentul este clar în astfel de situații. În mai puțin de jumătate de minut toți membrii echipajului aveau parașutele în spinare. Radiotelegrafistul și navigatorul au sărit primii. I-a urmat mecanicul de bord. Apoi copilotul. Altimetrul indica sub 1.000 de metri când comandantul echipajului a părăsit comenzile blocate. Nu înainte însă de a transmite coordonatele aeronavei. Cel puțin nu există nici o localitate în zonă, a fost ultimul gând al pilotului înainte de a sări prin trapa deschisă. După 20 de secunde care au părut 20 de ani, purtat de curenții de aer sub voalura parașutei, o minge de foc l-a trezit din reverie. În cele 20 de secunde îi trecuseră prin fața ochilor imagini din cei peste 15 ani de carieră. De la admiterea la Academie la primul zbor, prima ieșire la simplă, imaginea sinistraților pentru care transportase ajutoare, țipetele răniților transportați cu ocazia diferitelor misiuni umanitare.

***

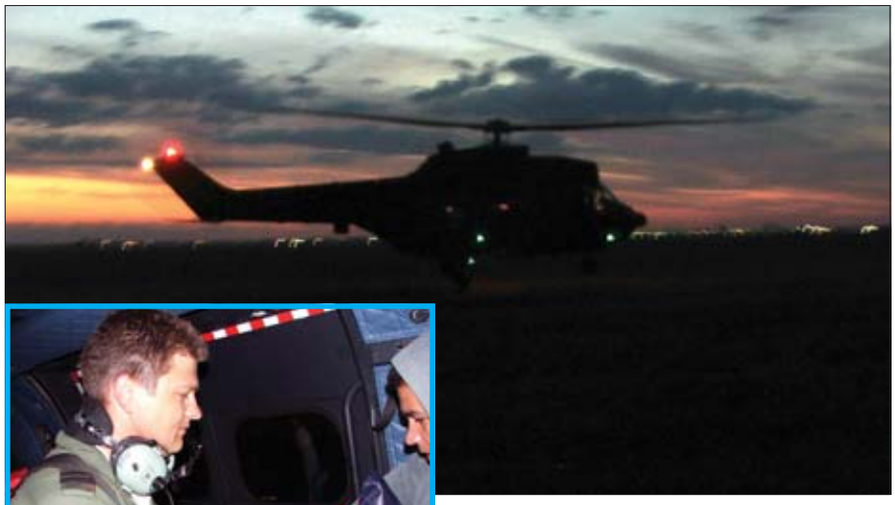
Torța în care se transformase avionul la impactul cu solul, la câțiva kilometri în fața celui care îl pilotase mai bine de zece ani, în sute de misiuni, a pus capăt agoniei de moment. Comandantul a înțeles că din acea clipă are în grijă supraviețuirea tuturor membrilor echipajului până vor fi recuperați. Dintr-o privire a observat cele patru parașute. Una se oprise într-un copac, una aterizase într-o mlaștină iar două le-a zărit exact când se pierdeau dincolo de liziera pădurii. În 20 de secunde simțea pentru prima dată pământul sub picioare după un zbor, fără ca tranziția să fi fost făcută prin intermediul trenului de aterizare. A strâns repede parașuta și s-a îndreptat spre pădure. Primul obiectiv era parașuta oprită în copac. Dacă nimeni nu era rănit, într-o oră toți membrii echipajului ar fi trebuit să fie

împreună. Raza în care se desfăşuraseră parașutele nu era mai mare de cinci kilometri.

A reperat repede copacul şi în ciuda tufişurilor dese şi a vegetaţiei spinoase a ajuns în 30 de minute. Navigatorul era deja acolo. Plin de noroi, dar teafăr. De parașuta din copac era suspendat mecanicul de bord. Era inconştient, iar combinezonul sfâşiat şi plin de sânge pe antebraţul drept semnala o rană destul de gravă. Când au reuşit să-l elibereze din capcană, soarele intrase în nori şi primii stropi de ploaie se prelingeau printre frunzele copacilor. În timp ce comandantul oprea sângerarea mecanicului care îşi căpătase între timp cunoştinţa şi începuse să simtă durerea braţului sfâşiat improvizând un garou, navigatorul a început să amenajeze un adăpost folosind voalura parașutei şi vegetaţia din zonă.

***

Dincolo de pădure, radiotelegrafistul improvizase o targă din două crengi şi din voalura



unei parașute. Aterizase la mai puţin de 500 de metri de copilot şi imediat şi-a dat seama că ceva nu este în regulă cu colegul său, în momentul în care a văzut că parașuta acestuia rămâne întinsă pe pământ. În zece minute ajunsese lângă camaradul său, constatând că la aterizare copilotul suferise o fractură la piciorul stâng şi nu se putea deplasa. După ce i-a imobilizat piciorul într-o atelă inventată dintr-un băţ legat strâns cu o suspantă a parașutei, s-a ocupat de targă. Acum era gata să-şi transporte colegul la adăpostul pădurii. Dar pentru ca nimic să nu fie uşor în acea zi, o ploaie mocănească a început să cearnă stropi deşi şi mărunţi de apă. În primul luminiş le-a ieşit în întâmpinare comandantul care, după ce stabilizase starea medicală a mecanicului, se grăbise să le vină în ajutor. "Dacă ai fi fost prezent la mai multe salturi de antrenament acum ai fi ştiut cum să aterizezi fără să-ţi fracturezi piciorul", îl tachină acesta pe cel transportat cu targa, iar observaţia nu marca un reproş, ci era destinată pentru a minimaliza gravitatea situaţiei în care se aflau. Doi răniţi, o plagă deschisă şi o fractură, fără sursă de apă în apropiere, mâncare doar ce ar fi putut găsi în pădure, fără mijloace de comunicaţie, la zeci de kilometri de prima localitate şi la câteva sute de kilometri de baza care ar fi trebuit să trimită un echipaj de căutare-salvare după ei. Noaptea era aproape, iar ploaia sâcâitoare. Putea fi mult mai rău, concluzionă comandantul după un astfel de bilanţ.

În cele din urmă ploaia se dovedise un aliat, deoarece le oferea sursa de apă atât de necesară. Mai dificil era cu întunericul şi cu hrana. Îngrijorătoare era şi evoluţia răniţilor. Focul aprins cu o mână de iască salvată înainte de a începe ploaia şi cu amnarul de la brelocul de care navigatorul nu se despărţea niciodată fumega în gura adăpostului printre picături de ploaie. Radiotelegrafistul şi navigatorul plecaseră în căutarea şi amenajarea unui loc de aterizare pentru elicopterul de salvare care ar fi trebuit să plece pentru recuperarea lor într-o oră din momentul în care lansaseră mesajul de salvare. În mod normal, în cursul nopţii ar trebui recuperaţi. Asta dacă şi coordonatele transmise erau corecte. Nu procurarea hranei era grija comandantului, a doua zi ar fi găsit în pădure fructe şi ierburi, ar fi amenajat capcane pentru animale mici şi pentru păsări. Însă situaţia răniţilor se înrăutăţea cu fiecare oră scursă fără intervenţie de specialitate...

Din fericire, echipa CSAR (Combat Search and Rescue) plecată în misiunea de salvare a echipajului aflat într-o situaţie limită i-a recuperat câteva ore mai târziu, chiar în cursul nopţii.

***

Întâmplarea descrisă mai sus nu a avut loc în realitate. A fost doar scenariul unui exerciţiu de antrenament pentru saltul cu parașuta, supravieţuire şi căutare-salvare care s-a desfăşurat în perioada 15.06 – 19.06 a.c., cu piloţi din cadrul Bazei 90 Transport Aerian. Exerciţiul a fost condus de **căpitan-comandorul Ion Iordănoaia** şi au participat, alături de piloţi, instructorii cu parașutajul din toate bazele aeriene: locotenent-comandorul Lică Bojescu, căpitanii Mircea Ţibu, Raul Toanchină, Mihai Deaş şi plutonier major Marian Buică.

"Lecţiile învăţate pe timpul acestor exerciţii ar putea salva viaţa membrilor echipajului în situaţii limită", a concluzionat căpitan-comandorul Iordănoaia.

CUPOLE PARALELE

Plutonier major Sorin SĂFTOIU

Când stai de vorbă cu piloții români de pe MiG-21 LanceR, din descrierea activității lor îți rămân în minte câteva principii esențiale: curaj, dăruire, speranță. Toate aceste calități par a fi supuse permanent unor încercări, unor teste ce se vor a fi definitorii și definitive pentru reușita zborului. Din când în când, de exemplu (cel puțin o dată pe an conform programului de instrucție), piloții noștri trebuie să se întâlnească cu una dintre temerile lor necesare – executarea salturilor cu parașuta. Anul acesta, locația aleasă pentru desfășurarea convocării privind executarea parașutărilor a fost aerodromul Tuzla.

Desfășurată pe durata a două săptămâni (22 iunie–05 iulie), convocarea din acest an a avut un caracter aparte, deoarece a inclus în programul său, pe lângă saltul clasic cu parașuta pe uscat, și un salt în apa Mării Negre.

Scopurile declarate ale exercițiului au încercat să acopere întreaga paletă destinată perfecționării profesionale, atât a piloților cât și a instructorilor de parașutare și au vizat pregătirea personalului pentru salvarea prin catapultare/parașutare forțată deasupra apei, menținerea antrenamentului în executarea parașutărilor pe apă, în condiții deosebite de climă și sub impactul unui scenariu regizat de acțiuni militare, precum și perfecționarea metodicii organizării, pregătirii, executării, conducerii și asigurării activităților de parașutare de antrenament, cu personalul navigant.

"Tendințele moderne prezente și în această categorie datorită noilor amenințări și tipuri de luptă ce pot fi duse în contextul actual politic și militar ne impun, sau cel puțin ne îndrumă spre executarea a două tipuri de salturi cu parașuta: de la înălțime mică și viteză mare și de la înălțime mare și depărtare față de locul indicat pentru aterizare sau amerizare. Datorită tehnicii din dotarea Forțelor Aeriene, dar și a numeroșilor factori adiacenți care trebuie luați în calcul la executarea unor astfel de activități – logistică, suport naval, scafandri etc. –, noi nu putem executa, momentan, decât cea de-a doua variantă de salturi", ne-a explicat **căpitan-comandorul Ion Iordănoaia**, șeful Compartimentului Instrucție prin Parașutare din cadrul Statului Major al Forțelor Aeriene și coordonatorul salturilor.

Paletă de emoții în așteptarea saltului

Pășim pe pista aerodromului Tuzla și privirea ni se fixează pe avionul care urmează să asigure suportul aerian pentru executarea parașutărilor: prietenul nostru de încredere, "autobuzul" sau "dulapul" zburător după unii, "cel mai sigur avion" după alții – avionul AN-2. Piloții și instructorii de parașutare

Căpitanul Mircea Țigu sau nota 10 la impresia artistică

apar și ei, cu stări emoționale vădit diferite imprimate pe fețele expuse unui soare mai mult decât generos.

"Implicarea logistică este una destul de stufoasă. Pentru asigurarea unei calități optime și a unor rezultate pozitive am deplasat sau ne-au stat alături un avion AN-26 de la Baza 90 Transport Aerian, un avion AN-2 de la Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene, un elicopter IAR-330 de la Baza 86 Aeriană, două vedete YMIS și două bărci BOMBARD de la Forțele Navale, un autobuz și un autocar de la Baza 86 Aeriană. De asemenea, trebuie să mulțumim colegilor din Statul Major al Forțelor Navale, care ne-au pus la dispoziție locația Școlii de Aplicație pentru cazare și activități administrative" continuă prezentarea conducătorul exercițiului.

Cei 9 piloți (4 de la Baza 86 Aeriană și 5 de la Baza

75 Aeriană) prezenți pentru executarea salturilor simt apropierea momentelor decisive, clipe extrem de grele și încărcate de emoții specifice. "Aș prefera să zbor orice tip de avion, în orice condiții, unele extreme chiar, decât să sar cu parașuta. Sigur, înțeleg necesitatea cunoașterii și antrenării pentru acest tip de misiune, dar, cu sinceritate, declar că am momente de teamă. Probabil așteptarea, pregătirea parașutelor, zborul până la locul de executare al saltului, acestea sunt perioade temporale care trec infinit de greu. După aceea, saltul propriu-zis chiar reprezintă o descătușare, o bucurie ciudată", ni se destăinuie **locotenentul Florin Breahnă** – "Oacă, Texas Ranger".

Rutina parcurgerii tuturor activităților stipulate în planul de instrucție al misiunii mai șterge din tensiunea momentului. Astfel, toți cei implicați parcurg, din nou, obligatoriu, pregătirea antemisiune: li se prezintă

Cu gândul la parașutarea pe apă

scopul activității, măsurile de siguranță, posibile inadvertențe și modalitățile de rezolvare, starea vremii. Cel care este în postura de oficiant este **căpitanul Mircea Țibu**, unul dintre instructori: "Activitatea de pregătire premergătoare executării salturilor cu parașuta este esențială și absolut obligatorie. Datorită ei, cei care sar, piloții de MiG-21 LanceR în cazul de față, sunt acomodați cu toate aspectele și se simt mai pregătiți pentru salt".

Reportofonul, colegul nostru, al celor neutri emoțional la această activitate, prinde din eter toate detaliile tehnice prezentate spre instruire. Remarcăm, astfel, că se vor executa parașutări de antrenament, sondă și de verifcare în următoarele condiții: a)de zi, cu cord, cu cădere stabilizată și deschidere comandată, la viteză mică din AN-2, la 150 km/h, de la înălțime mare (900–1500m), în condiții meteo normale (viteza vânt < 5m/s, înălțime parașutare sub plafon noros, fără precipitații, cu aterizare pe teren plat sau impropriu, în zona de parașutare și b) de zi, în aceleași condiții tehnice, dar cu aterizare pe apă, în zona de parașutare dispusă cu centrul la 4km de Eforie Sud.

Timpul aleargă, parcă nemilos față de status-ul afectiv al piloților. Urmează pregătirea pentru îmbarcare, moment marcat de așezarea și verificarea parașutelor pentru salt. Aici, cei mai buni prieteni ai piloților devin controlorii tehnici de start. Aceștia, la rândul lor parașutiști prin definiție și dedicație, simt că responsabilitatea pentru munca lor nu are grad de echivalare. În fond, este vorba despre, și nu credem că sunt cuvinte mari, viața colegului și camaradului lor.

"Verificarea, plierea, montarea parașutelor sunt activități ce trebuie executate cu maximul de dedicație posibil, cu conștientizarea importanței misiunii de salt cu parașuta. Ceea ce pare o rutină pentru ochiul din afara regulilor specifice este, pentru noi, o continuă provocare. În clipa în care pilotul semnează în registrul de predare-primire a parașutei, simțim o ușoară strângere de inimă. Eliberarea vine în momentul deschiderii parașutei. Atunci stim că ne-am făcut, încă o dată, treaba foarte bine. Apoi, de la capăt. Uscarea parașutelor, parcurgerea etapelor de pregătire teoretică, pliere, salt". Sunt cuvintele **plutonierului adjutant Iulian Vlad**, parașutist – aproape de saltul cu numărul 500.

Căpitan-comandorul "Johny" Iordănoaia – coordonatorul saltului

AN-2-ul pleacă molcom, rulează pe pistă parcă cinstind fiecare clipă din resursa lui de zbor. Decolarea nu se simte. La viteza de 60–70 de km/h ți se pare că mergi cu mașina, remorcat pe calea de tractare. În avion, liniște. Fețe crispate, pe de-o parte, liniștite, concentrare, de cealaltă parte. Apoi, deodată, se aude un "Girl Power!" și toți se simt conectați la ceea ce avea să devină, în decurs de câteva minute, doar un efort fizic și, apoi, o bucurie nedisimulată. Trapa avionului se deschide. Amintirea unei tensiuni de 8 cu 4 este departe. Piloții sar, unul câte unul, frumos, unii artistic chiar, cu o descătușare nebună. Blitz-ul aparatului de fotografiat îi reține doar pentru o clipă, apoi nu mai recunoaște decât ciupercile cupolelor. Cuvintele celor de jos, indicațiile instructorilor: "Ține picioarele lipite!", "Virează stânga!" sparg liniștea temporară a unui vis frumos.

Planarea cupolelor parașutelor, acest paralelism teribil cu cupola cerului, chiar scurtă, ne oferă totuși câteva clipe de exemplificare, de detaliere: "Noi încercăm să oferim piloților condiții cât mai apropiate de cele existente în momentul catapultării. Deși noi facem pregătirea pe vreme frumoasă, și în alte condiții meteorologice, ei au echipament de protecție adecvat. Finalizarea este înțelegerea părții a doua a catapultării, care implică manevrarea sistemelor de siguranță, eliberarea din parașută, intrarea în apă și recuperarea. Ei trebuie să înțeleagă că riscurile sunt identice, atât la zbor cât și la parașutare, în schimb câștigul este mult mai mare. Simulările nu pot crea starea emoțională cu care trebuie să se obișnuiască piloții", este concluzia coordonatorului activității, căpitan-comandorul Ion Iordănoaia.

Piloții aterizează, amerizează. Ambele finalizări

Plutonierul adjutant Iulian Vlad = "OK-ul" pentru executarea saltului

sunt fără probleme. Câmpul de grâu, cel de floarea soarelui, albastrul ondulat al Mării Negre se dovedesc locații extrem de primitoare. Pe fețele lor, se poate citi expresia: "I'm the King of the World". După suflul tras corespunzător, încercăm să le captăm gândurile. De această dată, ele sunt similare și toate cu tentă optimist-pozitivă.

"Nu credeam să fie atât de simplu. Senzația este apropiată de cea a pilotării MiG-ului 21 LanceR. Mult mai scurtă, dar apropiată ca intensitate. În clipele

Sprijin naval pentru recuperarea după salt

de dinaintea saltului, mă cuprinsese o ușoară îndoială. Apoi mi-am spus că, ce naiba, sunt militar, pilot al aviație militare române. Și am sărit. Chiar frumos, spun cei care au sărit după mine. Aproape de standard, cum ar spune instructorul de lângă mine", se descătușează **căpitanul Cristian Negulescu**.

Colegii îi sunt alături. "Eu chiar am încercat să îi salut pe cei rămași în avion, în momentul saltului. Nu m-am gândit decât că trebuie să fac asta. M-am gândit și la soția mea, care era jos, cu inima mică, m-am gândit și la instructori, dar, în final, m-am gândit la mine. Am sărit, am plutit și am aterizat cu o emoție susținută, dar, paradoxal, cu un calm aproape de cel regulamentar", ne oferă gândurile sale și **sublocotenentul Radu Șerban**.

Da... Soarele descoperă acum numai zâmbete. S-au uitat orele de pregătire teoretică, s-au uitat indicațiile tehnico-tactice, măsurile de siguranță, nopțile nedormite anterioare executării salturilor, imaginea norilor vecini cu hubloul. Toate trec acum prin schimbarea în calificativul obținut și în mulțumirea parcurgerii unei noi etape în pregătirea profesională de specialitate. Sigur, nu am apucat aici să-i menționăm pe toți cei implicați. Ei știu că, dacă facem acest lucru, mai des decât ar fi natural, rezultatele muncii lor vor fi prezente și recunoscute. Ele se văd întotdeauna, la aterizare, la amerizare.

Din goana spre o binecuvântată recreere, înfăptuită în beția "Thunderstruck-ului" celor de la AC/DC, prezent sub cupola – al treilea element în ecuația paralelismului cer-parașuta-pământ – unui autovehicul pilotat cu o dexteritate demnă de pasiunea șoferului, saltul cu parașuta este acum o amintire. Emoția executării lui ne va încerca, aleatoriu, până la următorul...

Atât de aproape de cer!

Plutonier major Sorin SĂFTOIU

Trebuie să recunoaștem faptul că, de foarte multe ori, la nevoie sau nu, ne ridicăm privirea spre cer, căutând acolo înțelegere, sprijin, iertare sau recunoștință. Și, tot de atâtea ori, suntem un pic invidioși pe cei care, parcă, prin misiunea lor sunt mai aproape de împlinirea acestui deziderat: piloții și preoții. Primii datorită aparatelor pe care le strunesc – avioanele – ceilalți prin misiunea sfântă pe care au ales să o reprezinte. Dar ce facem atunci când cele două caracteristici sunt așezate pe același nivel ?

La Baza 95 Aeriană de la Bacău își desfășoară activitatea, printre piloți, tehnici, personal civil sau soldați-gradați voluntari și un preot. Un preot militar aparte. Suntem siguri că, în îndeplinirea îndatoririlor religioase, găsește aceleași elemente de exprimare cu ale celorlați preoți militari, doar cuvântul Domnului este unul singur. Însă altele sunt activitățile care ne-au surprins, activități mai mult sau mai puțin spirituale, depinde de unghiul din care le privim.

Preotul Ioan Roncea este unul din fondatorii Clubului de Parapantă "Cer Senin" din Bacău. Și, mai nou, este parașutist cu brevet. Cum s-a petrecut această apropiere pentru zbor, indiferent de forma în care se realizează el? Poate a dorit să ajungă mai aproape de Cel pe care îl slujește?

"Datorită specificului de luptă al acestor unități militare (părintele asigură asistență religioasă și pentru Batalionul de Parașutiști „Smaranda Brăescu") am avut adeseori ocazia să însoțesc militarii pe aerodrom la activitatea de instruire prin parașutare sau la misiuni de supraviețuire. Astfel am ajuns să fiu foarte atașat sufletește de acești oameni și am considerat că voi dobândi un ascendent în pastorația religioasă dacă voi cunoaște mai îndeaproape trăirile prin care trece personalul navigant în cadrul unor astfel de activități", ne lămurește părintele în ceea ce privește motivele care au stat la baza luării unei astfel de decizii.

Desigur, această participare activă la executarea de misiuni îl va pregăti pe părintele Ioan Roncea și pentru alt tip de abordare a împărtășirii credinței. Activarea, ca personal cu drepturi depline, în cadrul unor unități operaționale – misiuni perfect valabile în viitorul apropiat – va duce la cunoașterea, în particular, a gradului de implicare emoțională și fizică, fapt ce va îl va ajuta să-și schițeze mesajul spiritual către militari spre o mai bună apropiere și cooperare între aceștia, atât pe timp de pace, cât și în momente de conflict armat.

Drumul spre realizarea unui vis a fost extrem de simplu: "În urma unui raport pe care l-am înaintat pe linie militară eșaloanelor superioare, având și binecuvântarea ierarhului locului, am obținut aprobarea pentru începerea activității de instruire în vederea parașutării. După ce am fost declarat admis de comisia medicală în urma controlului de la INMAS, am urmat un curs teoretic și de pregătire practică, care s-a finalizat cu o testare, pe care am trecut-o cu bine. Și astfel am reușit să mă apropii de finalizarea unui vis propriu – executarea unui salt cu parașuta".

Mai dificil a fost momentul efectiv al efectuării salturilor, acestea fiind, până la urmă, în număr de trei. "Am reușit să-mi ascund evidentele emoții, care s-au accentuat în fața trapei, când mi s-a ordonat de către instructor pregătirea pentru salt. Atunci am simțit ce înseamnă instinctul de conservare, cât de mult iubim darul vieții, căci hotărârea de a face pasul în care viața să-ți atârne de o voalură și 38 de corzi, nu am îndeplinit-o decât atunci când am auzit strigându-mi-se în urechea dreaptă – un ordin, un îndemn sau o rugăminte – nu am mai realizat ce, cuvântul "SĂRI PĂRINTEEEEEE!!!" – și am sărit. Și după aceasta, a doua zi au mai urmat două salturi" – așa a rememorat părintele acele clipe incredibile.

Nu am avea nimic de adăugat. Poate doar dorința, valabil exprimată pentru toți militarii, indiferent de arma pe care o reprezintă, de a privi adânc în interiorul celui de lângă ei, de a-l simți aproape, de a fi convins că împreună pot executa cu succes orice misiune.

Încheiem tot cu cuvintele părintelui Ioan Roncea, vorbe mult mai profunde și mai pline de adevăr spiritual decât am fi încercat noi. În fond, prin ceea ce face la clubul de parapantă, prin salturile cu parașuta sau prin orele de meditație religioasă, el a fost și este mereu aproape de cer, de o divinitate al cărui sprijin îl căutăm peren.

"Atât de aproape de cer... În urma acestei experiențe am înțeles că spunând cuvintele personal navigant spui foarte mult, că timpul în aer nu

este același ca pe pământ, că în momentul saltului vezi cât de mic e omul și totuși cât de mare este, că pe lângă corzi, voalură și parașută de rezervă, mai este și degetul lui Dumnezeu Atotțiitorul, care te susține. Când am atins cu picioarele țărâna mamă, din care am fost plămădiți, am realizat pentru prima dată că pe pământ ești om, dar în văzduh ești altceva".

PROFESIA CA MOD DE VIAŢĂ

Plutonier major Sorin SĂFTOIU

Fascinat de uniforma militară încă din copilărie, uimit de performanţele tehnicii militare în adolescenţă şi stăpîn pe capabilităţile acesteia de-a lungul carierei militare, **generalul (r) Vasile Ştefănescu** a făcut din trăirile cazone un adevărat principiu de coordonare în viaţă.

Debutul în straiele kaki şi credinţa în forţa proprie de servitudine pentru culorile armatei, produs în anul 1975, aveau să propună unul dintre cei mai respectaţi profesionişti din domeniul "ştiinţei militare" – aşa cum ne aminteşte mereu tânărul rachetist: "Trebuie să stăpâneşti toate atuurile pentru a putea, în final, înţelege. Ştiinţa militară are în dotare multiple elemente: doctrină, standarde, tehnică la propriu, şi, mai presus de toate, oameni. Dacă înveţi să respecţi toate aceste componente, nu poţi da greş".

Acest crez de conduită, viabil pentru orice carieră militară, este susţinut de toţi cei cu care, de-a lungul timpului, funcţiilor şi locaţiilor unde **ofiţerul Vasile Ştefănescu** şi-a depus o amprentă caracterizată de trei factori majori: profesionalism, respect, interrelaţionare.

Tranzitarea tuturor treptelor devenirii profesionale, de la ofiţer cu dirijarea (1978) la comandant de divizion (1987), de la comandant de baterie la comandant de brigadă (1996), de la şef Birou Operaţii (1992) la şef Serviciu Instrucţie şi Doctrină (2005) s-a făcut cu rezultate peste medie, cu implicări profunde, cu neglijări temporare ale îndatoririlor familiale, totul pentru sistemul militar în general şi pentru arma rachete sol-aer, în special, totul pentru spiritul camaraderesc.

"Pot să spun, şi prin prisma faptului că am colaborat cu domnia sa în mai multe etape ale carierelor noastre, că nu am întâlnit un mai bun specialist pe domeniul său. De asemenea, am remarcat şi, desigur, am căutat să-mi însuşesc din spiritul său bătăios, ambiţios şi constant de promovare a imaginii armei şi structurilor în care ne-am întâlnit" este opinia **colonelui Nicuşor Ţacu**, şeful Biroului Învăţământ din Statul Major al Forţelor Aeriene.

Mereu atent la micile detalii ce fac din viaţa cazonă, adeseori, ceva greu de suportat, mereu prezent la activităţile de îmbunătăţire continuă a curriculei profesionale, mereu insistent pe consolidarea unor relaţii de lucru plăcute pe toate nivelurile de subordonare, generalul (r) Ştefănescu rămâne un exemplu de dăruire, un atu pe care Forţele Aeriene se mai pot încă baza.

"Nivelul de implicare în realizarea exerciţiilor, a misiunilor ce aveau ca scop final creşterea imaginii aviaţiei militare, susţinerea necondiţionată pentru eforturile logistice adiacente acestor activităţi, au contat enorm în reuşita lor" ne susţine punctul de vedere şi **locotenent-colonelul Marian Bucur**, comandantul Batalionului 210 Logistic.

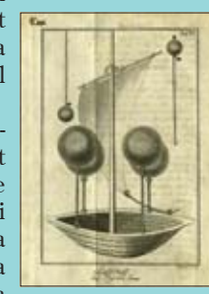
Exemplul personal, întărit de plusul oferit de cursurile absolvite – curs de perfecţionare comandanţi de baterie, de ofiţeri de stat major, postuniversitar de perfecţionare în conducerea marilor unităţi operative de artilerie şi rachete antiaeriene, de cunoaştere a limbii engleze, de comunicare şi relaţii publice – a contat mereu în relaţia cu şefii şi subordonaţii săi. Dacă de la aceştia din urmă am adunat numai vorbe de laudă, pe trepte diferite de recunoaştere – "un bun profesionist", "un familist convins", "un suport pentru activitatea de educaţie fizică şi sport", "atent şi fervent susţinător al procesului de învăţământ" – de la cea dintâi categorie au venit, firesc am spune noi, aprecierile materiale şi fizice: Medalia "Meritul Militar", Medalia naţională "Serviciul Credincios" clasa a -III-a, Semnul Onorific "În serviciul armatei" pentru 25 de ani.

Aşa este... O viaţă de om în slujba Patriei, o clipă, doar, în tumultul vieţii de militar, o fărâmă de adevăr în efemerul existenţei.

Generalul (r) Vasile Ştefănescu ne obligă, practic, să îi prezentăm mulţumirile noastre, să îl asigurăm de gratitudinea şi recunoştinţa noastră măcar pentru că, prin activitatea sa, ne-a demonstrat cum se poate ajunge la reuşită, în orice domeniu, dar, mai ales, în cel militar: adoptarea "profesiei ca mod de viaţă".

ŞTIAŢI CĂ...

Primul proiect de balon a fost întocmit de preotul iezuit Francesco Terzi Lana, fizician italian de frunte (1631–1687), care în anul 1670 a descris construcţia unei "bărci zburătoare prinsă de patru sfere metalice de circa 7 m diametru din care trebuia făcut vid prin scoaterea aerului cu ajutorul unor pompe".



Lana este primul care a aplicat legea lui Arhimede la proiectul unei nave aeriene. El a calculat diferenţa dintre greutatea navei şi greutatea volumului de aer dezlocuit de ea. Nu a reuşit să-şi construiască balonul, lipsindu-i fondurile necesare. Era şi imposibil de construit nişte sfere suficient de mari şi de uşoare care să poată rezista presiunii atmosferice fără a fi turtite. Totuşi, pentru ideea lui, Inchiziţia l-a dat în judecată sub acuzaţia de "magie" şi l-a persecutat toată viaţa.

Cel dintâi zbor din Rusia a fost efectuat cu un avion Voisin pilotat de Schrouff la data de 25 iulie 1909, ziua în care L. Blériot a traversat Canalul Mânecii.

Printre primii constructori de avioane din Rusia s-a evidenţiat inginerul Iacob Modestovici Gakell, care, începând din anul 1909, a realizat şapte biplane, un monoplan şi un hidroavion.

Primul biplan "Gakell 2", construit la începutul anului 1909, cu un motor de 40 CP, avea gol 560 kgf şi zbura cu viteza de 92 km/h.

Primul aviator român care a traversat cu avionul Carpaţii a fost locotenentul Ioan Peneş. A decolat în ziua de 18 august 1916 cu un avion Farman, cu motor de 80 CP, de lângă Băicoi. Din cauza ceţii a fost nevoit să aterizeze la Azuga. Şi-a putut continua zborul abia a doua zi, aterizând apoi pe un teren situat între Dârste şi Braşov.

Prima apuntare pe o navă în mers a fost efectuată la 2 august 1917. Pe un vânt de 38 km/h, aviatorul E.H. Dunning a aşezat avionul Sopwith pe care-l pilota pe puntea navei engleze "Fourious" care înainta cu viteza de 26 noduri (48 km/h) contra vântului. Din cauză că a derapat, ca să nu cadă în mare, a fost reţinut cu chingi de echipajul navei.

Dunning şi-a pierdut viaţa câteva zile mai târziu într-o a doua tentativă de apuntare pe un vânt mai puternic.

ISTORIA UNIFORMELOR DE-A LUNGUL VREMII

Comandor Paul SANDACHI
Șeila DUMITRESCU

Din anul 1911 și până în anul 1923, piloții militari români nu au beneficiat de o uniformă specifică. În primii ani de existență a școlilor de pilotaj aceștia zburau îmbrăcați în uniforma armei din care proveneau. Pentru ofițerii cavaleriști nu s-a aprobat nici măcar renunțarea la pintenii de la cizme, deși aceștia îi incomodau vădit la urcarea în avion și în timpul zborului. Treptat, piloții militari au folosit drept echipament de zbor combinezoane din doc, scurte și mănuși din piele, căști de zbor și ochelari, împrumutate de la automobiliști.

Ștefănescu Gheorghe (Gogu) cu petlița de aviator ce are insigna Micul Bleriot

În anul 1920, aviația și aerostația rămân fără uniformă caracteristică. Colonelul Ion Iarca, directorul Aerostației Militare Române, ordonă ca la defilarea de Bobotează (6 ianuarie) trupa să defileze fără "bentlițe", solicitând în scris "să se adopte o culoare distinctivă pentru aeronautică". Prin Înalt Decret Regal*, la 31 decembrie 1923, ofițerii și trupa aeronauticii primesc dreptul de a purta casca de aviație din piele de culoare havan, având în față emblema aeronauticii (se purta inclusiv la ținute de ceremonie). La ținuta zilei, se poartă cascheta, ca a marinei militare, de culoare kaki, având în față emblema aeronauticii (pajura aeronauticii). În amintirea faptului că primii aviatori proveneau din armele cavalerie și artilerie, s-a acordat dreptul ofițerilor din aeronautică de a purta leduncă cu însemne specifice. Forma leduncii era similară celei folosită pentru cavaleriști și artileriști. Pe cartușieră era marcată, în relief, emblema aeronauticii. Pentru ținuta zilei și de serviciu, ofițerii purtau haină din piele de culoare havan și stilet asemănător celui din înzestrarea ofițerilor din marină.

La începutul anului 1925, uniforma aeronauticii este completată**.

Copil de trupă din aceeași perioadă; pajura aviației cu cifra regelui Ferdinand

Contraepoletul uniformei va avea culori deosebite, spre a se distinge specialitatea. Unitățile de aviație poartă contraepoletul de postav albastru-deschis (bleu ciel). Unitățile de aerostație, de postav cafeniu (culoarea trupelor speciale). Unitățile de apărare antiaeriană, de postav negru.

Comandamentele mixte de aeronautică, Inspectoratul General al Aeronauticii, Direcția Superioară a Aeronauticii și cei care nu erau repartizați unei unități, purtau postav albastru viu (bleu de roi). Școlile

Primii piloți și-au păstrat un timp uniforma armei de origine; în imagine, marinari, geniști, infanteriști

aeronautice și centrele de instrucție, postav portocaliu. Stabilimentele aeronauticii, postav cenușiu. Medicii, de catifea roșie închisă. Ofițerii ingineri, de postav violet cu semnele distinctive ale gradelor în aur. Mecanicii, de postav violet cu semnele distinctive ale gradelor în argint. Ofițerii și elevii școlilor purtau contraepoletul întreg, de culoarea indicată. Trupa purta contraepoletul înconjurat de o vipușcă de culoarea respectivă. Ofițerii de intendență și administrație din aeronautică purtau uniforma ofițerilor combatanți din unitățile din care făceau parte, cu deosebirea că postavul era de culoare albastră în loc de kaki, purtând insignele respective de argint. Prin același decret regal se stabilea modelul sabiei aeronauticii. Cingătoarea acestuia era de fir îndoindu-se în față cu o pafta, reprezentând pajura aeronauticii.

Ținuta de serviciu cu haina de piele culoare havan si cascheta cu Pajura Aviației si cifra regală a Regelui Ferdinand pentru ofițerii naviganți

În anul 1926, se introduce tunica după modelul comun tuturor armelor, culoarea distinctivă fiind bleu-ciel, cu gulerul, vipușca și paspoalele la pantaloni de aceeași culoare. La bluză și la manta se purtau petlițe. Șapca era precum cea de marină, dar cu bandă kaki. Emblema (pajura) ofițerilor era brodată din fir auriu, iar a soldaților care purtau tot șapcă, din alamă. Aceștia din urmă purtau moletiere și bocanci. Subofițerii din aeronautică purtau uniforma asemenea ofițerilor, cu epoleți de campanie, capelă și centură fără diagonală.

Din anul 1927, generalii din aeronautică aveau la pajura de la caschetă, soarele distinctiv de general.

Urcarea pe tronul României a regelui Carol II a însemnat o nouă ținută pentru personalul din Forțele Aeriene Române. În această privință, memoriile unor perso-

Uniforma de aviator cu însemnul armei aviației cu două aripi pe orizontală unite prin elice

naje din anturajul regelui relevă implicarea nemijlocită a monarhului în stabilirea acestor noi modele de uniforme.

*Înalt Decret Regal nr. 6361/31 decembrie 1923

**Înalt Decret Regal nr. 327/28 ianuarie 1925

Plutonierul aviator Bucur Stan - unul din primele costume de pilot din blană de urs

Gheorghe Negel în uniforma de cavalerist

Ofițer în prima ținută a aviatorilor militari ce poartă însemnele de pilot și de observator aerian, ambele specialitați fiind obligatorii pentru mentinerea brevetului

Azi, era armatelor de masă a apus. Informaţia, tehnica modernă şi, nu în ultimul rând, pregătirea personalului reprezintă forţa unei armate.

Poate cea mai mare transformare a societăţii, în general, şi a armatei, în special, s-a produs în momentul în care visul milenar al omului de a zbura a devenit realitate.

În comparaţie cu armele tradiţionale, aviaţia este o armă de dată recentă. Rachetele sol-aer şi radiolocaţia au devenit arme ulterior apariţiei aviaţiei, ca o măsură firească şi necesară de contracarare a efectelor celei dintâi.

Viteza cu care s-au dezvoltat aceste arme şi rolul pe care-l deţin în prezent în contextul conflictelor asimetrice au fost depăşite doar de apariţia şi dezvoltarea computerelor şi a reţelei internet.

Puţine lucruri sunt concepute în societatea actuală fără internet. Copiii au dat şotronul pe jocurile online, bibliotecile au fost substituite cu informaţia virtuală, cumpărăturile pe internet câştigă tot mai mult teren. Blogul şi forumurile de discuţii au devenit canale de comunicare, de transmitere a mesajelor între persoane care probabil nu se vor întâlni şi nu se vor cunoaşte niciodată decât prin intermediul tastaturii. În lumea virtuală a internetului se împărtăşesc opinii, se creează imagini.

O căutare pe Google pentru cuvântul "aviation" mi-a dat ca rezultat 76.900.000 de pagini. Pentru cei care vizitează aceste pagini contează aviaţia şi tot ceea ce presupune acest domeniu. În forumurile de pe aceste site-uri, o naţiune este evaluată prin prisma propriei aviaţii. Şi aşa cum în atletism proba de o sută de metri viteză este considerată regina concursului, avionul de vânătoare reprezintă cea mai mare fascinaţie în domeniul aviaţiei. Tot ceea ce reprezintă un avion de vânătoare: putere, independenţă, tehnologie, cultură, inovaţie, resurse etc., prin analogie, se transpune în imaginea unei ţări. Pentru vizitatorii acestor pagini de internet, avionul de vânătoare de care dispune o naţiune reprezintă imaginea respectivei naţiuni. Sigur, munţii, castelele, circuitele turistice, sportivii, maşinile sau divele au paginile lor pe internet. Poate chiar mai multe. Poate cu mai mulţi vizitatori.

Însă pe cele 76.900.000 de pagini, în anul 2009, imaginea României este reprezentată de MiG-ul 21, un avion conceput în negura anilor 1960!

P.S.

Aviaţia militară română a luat fiinţă în anul 1910 datorită colaborării societăţii civile cu Ministerul de Război. **Primul avion militar de concepţie şi construcţie românească proiectat de inginerul aviator Aurel Vlaicu, realizat la Arsenalul Armatei, a zburat la 17 iunie 1910.** Inginerul Aurel Vlaicu, care studiase la Şcoala Superioară Politehnică Regală Bavareză din München, a devenit

Căpitan Mircea Barac

astfel primul pilot al Armatei Române. În ziua de 27 septembrie 1910, acesta a executat în cadrul manevrelor militare care s-au desfăşurat în sudul României, un zbor de recunoaştere între localităţile Slatina şi Piatra Olt, predând prinţului Ferdinand, moştenitorul tronului, un document al Statului Major General al Armatei Române. **În acest fel, România devenea a doua ţară din lume după Franţa, care întrebuinţa avionul în timpul desfăşurării unor manevre militare.**

AIR DEFENCE TERMINOLOGY

Rubrică realizată de locotenent-colonel ***IULIAN MĂCREANU***

TUN ANTIAERIAN / ANTIAIRCRAFT GUN

Recoil buffer / Frâna de tragere
Muzzle brake / Frâna de gură
Shield / Scut
Barrel / Ţeava
Platform / Platformă
Outcarriage / Tren rulor
Drawbar / Braţul ochiului de împerechere
Outrigger / Braţ mobil

ANUL III.— No. 17 MARTIE 1929

ROMÂNIA AERIANĂ

SUB PATRONAJUL INALTEI REGENȚE
ORGANUL APĂRĂREI INTERESELOR NAȚIONALE ISVORÎTE DIN PROBLEMELE AERULUI ÎN ROMÂNIA:
AVIAȚIE, RADIO, GAZE
REVISTĂ LUNARĂ, INFORMATIVĂ, TECHNICĂ, DE PROPAGANDĂ ȘI ORIENTARE A OPINIEI PUBLICE

REDACȚIA:
Strada ROMANĂ, 171. — Telefon 213/23
ADMINISTRAȚIA:
Prelung. POLONĂ, 17. — Telefon 208/91
—BUCUREȘTI III—

DIRECTOR:
ȘTEFAN TĂTĂRESCU

PREȚUL ABONAMENTELOR PE UN AN:
Pentru biblioteci, instituții și firme . . 900 lei
Pentru particulari . . . . . 450 lei
Pentru funcționari, studenți și elevi. . . 350 lei

Aviația și Oficialitatea noastră

Ordinul circular al Ministerului de Interne în favoarea aviației

Ordinul circular pe care-l dăm mai jos în copie reprezintă de sigur un mare eveniment intern în linia sforțărilor depuse pentru înțelegerea generală a idei de aviațiune.

„România Aeriană" își face o datorie în a releva meritul D-lui ministru de interne care semnând acest ordin circular, a contribuit sperăm într'o largă măsură la colaborarea mai activă a tuturor organelor administrative pentru reușita generală a propagandei de aviațiune.

Țara este în dreptul ei să aștepte roadele acestui îndemn atât de patriotic.

„ROMANIA AERIANA"

D. ALEX. VAIDA-VOEVOD
ministru de interne

Domnule Prefect,
Domnule Primar,

Aviația în anii de după război, a făcut progrese uimitoare și a luat poziție definitivă și hotărîtoare, în desvoltarea economică a popoarelor, ca și în apărarea lor națională.

Un popor, care nu are aviația impusă de împrejurări, este menit pieirei din concertul națiunilor.

Imprejurările economico-financiare, prin care a trecut neamul românesc după război, nu au fost prielnice desvoltării aviației naționale, până la punctul la care suntem obligați să ne aflăm *ca situație aviatică*, față de situația noastră de după război, în raport cu vecinii și cu celelalte state ale Europei, în aceste împrejurări, întreaga națiune este datoare și chemată să facă sacrificii reale, pentru ca venind toate eforturilear, atât cele oficiale ale statului cât și efortul inițiativelor particulare, să putem realiza în cea mai scurtă vreme o puternică aviație națională.

Pentru această reușită, avem marele avantaj, că inițiativa particulară, pornită de către Asociația Română, pentru propaganda Aviației din anul 1927, a reușit prin activitatea ei de propagandă să organizeze filialele A. R. P. A., în mai toate județele din țară cu dublu scop:

1. — Propaganda noțiunii de aviație în masele poporului.
2. — Strângerea de fonduri pentru cumpărarea de avioane.

A mai rămas foarte puține județe, în cari nu s'au înființat filialele A. R. P. A., și în această îndemnăm autoritățile administrative să dea tot sprijinul, pentru înființarea lor cât ma grabnică.

Pentru ca să putem avea:

a) — O înfloritoare aviație comercială,
b) — O puternică aviație militară trebuește ca:

1. — Atât județele cât și comunele, să caute să organizeze din vreme, câte un teren de aviație, măcar unul d. județ, la marginea orașului de reședință, (așa se face în America, Germania, Italia și chiar în Rusia Sovietică).

2. — Toate căpeteniile autorităților administrative, să facă parte din C. mitetul A. R. P. A., local, în scopul de a se acționa cât mai energic și cu forțe cât mai unite pentru atingerea scopului de mai sus.

Putem cita cazurile Primăriei Municipiului București, care a înscris în bugetul anului 1928, suma de lei 5.750.000, pentru cumpărarea a două avioane «Bucur» și «București», precum și cazut județului Timiș-Torontal și Primăria Timișoara, care au înscris sume în buget pentru aviație, în anul trecut și cel curent, sume cu care au și comandat un avion Junkers de comerț pentru cinci călători, avion care va purta numele județului Timiș-Torontal.

In orașul Brașov, toate restaurantele și cinematografele au pus o taxă de 1 — 2 lei la notele de plată și biletele de cinematograf, cu aceste mijloace, au putut strânge o sumă importantă, cu care în curând își vor cumpăra avionul lor.

Centrala A. R. P. A., vă va trimite instrucțiuni complimentare, relativ la diferitele mijloace pentru a strânge fonduri.

Nădăjduim Domnule . . . . . că îndrumările noastre cari urmăresc progresul și apărarea neamului, vor găsi în Dvs., ecoul cuvenit și că veți acționa cât mai energic, în raport cu împrejurările locale, pentru progresul aviației naționale și lucrând mână în mână cu Asociația Română, pentru propaganda Aviației.

MINISTRU,
(ss) Alex. Vaida-Voevod.

Director General,
(ss) *N. T. Ionescu.*

MIGHTYMIGS
OF 86TH
MIG 21
LANCER
MAIER